11

STRASSENBAHN MAGAZIN



Klassiker vor dem Aus
Graz: Variobahnen ersetzen DÜWAGs und Lizenzbauten

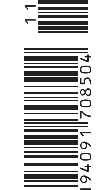


19 km Ruhrpott pur
Mit Bochums 308 von Gerthe nach Hattingen

November 2016
€ 8,50
Österreich: € 9,50
Schweiz: sFr. 15,90
NL: € 9,90
LUX: € 9,90

STRASSENBAHN MAGAZIN

- Betriebe
- Fahrzeuge
- Geschichte



InnoTrans 2016
Stadt- und Straßenbahnen: Das sind die Fahrzeugtrends

Heute wäre sie 150 Jahre alt:

Das war die Hamburger Straßenbahn



So harmonisch könnte eine moderne Straßenbahn in Hamburg aussehen: Diese Visualisierung aus der Sammlung von Jens Perbandt zeigt die Szenerie am Überseering-Ost – Realisierungschancen bestehen derzeit aber leider nicht

Hamburg und die InnoTrans

Immer größer, immer mehr Ausstellungsfläche – die diesjährige, zum elften Mal ausgerichtete Fachmesse für Schienenverkehrsmittel „InnoTrans" in Berlin hat mal wieder alle Rekorde gebrochen, wenngleich die endgültige Besucherzahl bei Redaktionsschluss dieses Heftes noch nicht bekannt war. In- und zunehmend ausländische Hersteller zeigten ihre neuesten Entwicklungen in Sachen Straßen- und Stadtbahnen sowie sonstigem öffentlichen Personen-Nahverkehr. Bemerkenswert ist vor allem, dass schon Fahrzeuge für erst im Entstehen befindliche Strecken und Netze präsentiert wurden. So wird die Straßenbahn Izmit in der türkischen Provinz Kocaeli mit Produkten des einheimischen Herstellers Durmazlar, die den schönen Namen „Panorama" tragen, den Betrieb aufnehmen. Auch viel weiter nördlich, im dänischen Aarhus, sollen ab Mai 2017 Straßenbahnen fahren: Die Entscheidungsträger dort haben sich für eine Variante der Variobahn von Stadler entschieden. Und selbst in der saudi-arabischen Hauptstadt Riad setzt man auf die Schiene: Dort entsteht derzeit ein aus mehreren Linien bestehendes Metro-System, das von Zügen der Hersteller Alstom, Bombardier und Siemens bedient werden soll. Letzterer Hersteller zeigte bereits einen Zug des Typs „Inspiro" in Berlin. Wir zeigen die wichtigsten Berliner Novitäten auf den Seiten 44–47.

Die Schiene boomt – ist es dann nicht eigentlich traurig, dass in der Millionenstadt Hamburg mittlerweile kaum mehr Hoffnung auf die Wiedereinführung der Straßenbahn besteht und man sich dort auf S-und U-Bahn sowie chronisch überfüllte und verspätete Busse verlässt? Wie komme ich jetzt auf Hamburg? Jens Perbandt erinnert in seinem großen Porträt auf den Seiten 60–73 daran, dass vor 150 Jahren das Straßenbahn-Zeitalter in Hamburg begann. Und zwar so wie vielerorts: erst Pferdebetrieb, dann kamen die Dampfloks, schließlich setzte sich natürlich der elektrische Strom durch. Das Netz wuchs und wuchs, jahrzehntelang war die Straßenbahn das Verkehrsmittel Nummer Eins in der Hansestadt – bis sich in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg der Autowahn durchsetzte, der schließlich zur Einstellung der letzten Strecke im Jahre 1978 führte. Nach 112 Jahren war das Thema Straßenbahn beendet, und alle Versuche, den Nahverkehr in Hamburg durch ein modernes Stadtbahnsystem attraktiver zu machen, scheiterten nicht zuletzt an ständig wechselnden Mehrheitsverhältnissen in der Hamburger Bürgerschaft. Schade, wie gerne würde ich einen neuen Hamburger Stadtbahnzug auf der InnoTrans sehen …



Martin Weltner
Verantwortlicher Redakteur

Halten Sie ein Comeback der Straßenbahn in Hamburg für möglich oder ist der „Zug für immer abgefahren"?
Schreiben Sie uns per E-Mail an redaktion@strassenbahn-magazin.de oder gerne auch per Brief (Redaktionsadresse im Impressum, Seite 81)

Inhalt



▶ Betriebe

RUBRIKEN

STRASSENBAHN im Modell









▶ Fahrzeuge



Titelmotiv
Am 28. Mai 1978 trafen sich noch die Triebwagen 3560 und 3561 am Hamburger ZOB, wenig später wurde der Verkehr hier eingestellt
JENS PERBANDT

▶ Geschichte



Dem 50. Einsatzjahr entgegen

Eigentlich sollten die letzten Münchner Hochflurwagen vom Typ P 3.16 schon kurz nach der Jahrtausendwende abgestellt werden. Doch die Klassiker erhielten zahlreiche Gnadenfristen. So sind auch im Jahr 2016, im 49. Einsatzjahr, werktags noch immer drei Garnituren im Fahrgastdienst. Am 18. Juli fährt das Gespann 2010+3037 am Karlsplatz/Stachus dem Sonnenuntergang entgegen und wird dabei von Frederik Buchleitner gleich doppelt abgelichtet. Als Spiegelfläche dient das Schaufenster des Karstadt-Kaufhauses zwischen Stachus und Hauptbahnhof.


KARSTA
28
Einsteinstraße



Finanzsorgen und Probleme mit den Citylink NET 2012

Karlsruhe: Einschnitte beim „Vorzeigebetrieb"

Derzeit erhalten die Verkehrsbetriebe Karlsruhe und ab Herbst auch die Albtal-Verkehrsgesellschaft 25 weitere Wagen des Typs NET 2012. Die Nummerierung folgt der ersten Serie (326-350) ab 351 folgend. Ab Dezember sollen die Niederflurwagen dann auch auf der Albtalbahn fahren KLAUS WERNER

■ Mit dem Ende der Sommerferien und Beginn des neuen Schuljahrs am 12. September setzten die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) erste Maßnahmen um, mit denen sie der Vorgabe der Stadt Karlsruhe nachkommen, das Defizit der Verkehrsbetriebe von derzeit jährlich rund 10 Millionen Euro zu reduzieren. Die nur im Stadtteil Durlach verkehrende Tramlinie 8 wurde eingezogen, lediglich vier Fahrten im Schülerverkehr sollen weiter betrieben werden. Für die Streckenäste nach Wolfartsweier und zum Turmberg bedeutet das Taktausdünnungen, Fahrgäste müssen auf die parallel verkehrenden Linien 1 und 2 ausweichen und auf der Tangentialverbindung zusätzlich umsteigen.

Kürzung bei Nachtverkehr

Mindestens ebenso gravierend ist das städtische Spardiktat für Nachtschwärmer: Der bislang täglich durchgehende Nachtverkehr wird nur noch an den Wochenenden angeboten. Weitere Sparpläne liegen bereits in der Schublade: Im kommenden Jahr möchte die VBK während der Sommerferien den Takt der Linie 5 halbieren, die Linie soll dann nur noch alle 20 Minuten fahren. Die Sparmaßnahmen, insbesondere auf der Linie 8, stießen beim Fahrgastverband Pro Bahn auf Unverständnis und Kritik. Der Verband möchte daher um den Weiterbestand der Linie kämpfen.

Probleme bei Citylink NET 2012

Ein andere Sorge traf den Betrieb im Spätsommer hinsichtlich der Fahrzeugverfügbarkeit: Nach technischen Problemen an den Straßenbahnwagen des Typs Citylink NET 2012 von Vossloh mussten die VBK alle 25 Fahrzeuge dieser Serie im September zeitweise abstellen. Im Bereich der Drehgestelle lösten sich mehrfach Teile, sodass die zuständige Technische Aufsichtsbehörde (TAB) den Verkehrsbetrieben vorsorglich eine Überprüfung empfahl. Die Serie wurde daher am 1. September zunächst aus dem Fahrbetrieb genommen.

Hochflurwagen und Oldies als Ersatz

Ersatzweise mussten in den Folgetagen statt Niederflurzügen wieder hochflurige Stadtbahnwagen eingesetzt werden; da der Beginn der vorübergehenden Außerdienststellung in die letzte Ferienwoche fiel, konnten die Auswirkungen zunächst gering gehalten werden. Am Freitag vor Schulbeginn erteilte die TAB die Freigabe für die Rückkehr in den Liniendienst, nachdem der Hersteller unter großem Personaleinsatz die



Erst vor wenigen Wochen endete auf den Schullinien 16 und 17 der Einsatz der letzten klassischen Hochflur-Straßenbahnen. Mit der kurzzeitigen Außerdienststellung der NET2012-Wagen kehrten die Tw 213 und 124 im September nochmals in den Planbetrieb zurück PHILIP JURKE



Die Fahrten der Tangentiallinie 8 als Verbindung zwischen Durlach und den südlich gelegenen Neubausiedlungen haben die VBK größtenteils eingespart. Einzig im Schülerverkehr gibt es seit der Fahrplanänderung im September noch vier Fahrten FREDERIK BUCHLEITNER

Mängel beseitigen konnte. Nach einem abschließenden, individuellen Sicherheitscheck konnten am 12. September die ersten zehn Wagen zurück in den Fahrgasteinsatz gelangen.

Dennoch ließen sich mit dem erhöhten Fahrzeugbedarf im Schulbetrieb Einschränkungen nicht vermeiden: Erst im Juli endeten auf den Sonderlinien der Europäischen Schule die Einsätze der hochflurigen Gelenkwagen, die bereits im vergangenen Jahr aus dem fahrplanmäßigen Betrieb der Linie 5 schieden. Die beiden seitdem zum Museumswagenpark gehörigen Achtachser 124 und 213 wurden nun wieder auf den Schülerlinien 16 und 17 eingesetzt. Zudem mussten die sechsachsigen Gleichstrom-Stadtbahnwagen vermehrt wieder auf der Linie S2 fahren.

Für die stark frequentierte Straßenbahnlinie 1 konnten die VBK die planmäßigen Doppeltraktionen nicht zur Verfügung stellen. Ungeachtet der aktuellsten Probleme bekommt die VBK gemeinsam mit der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) derzeit eine weitere Lieferung über 25 Straßenbahnen des Typs NET 2012, zudem wurde im März 2016 eine zweite Option über weitere 25 Fahrzeuge eingelöst. Der Auftragsumfang dieses Typs für Karlsruhe erhöhte sich damit auf 75 Fahrzeuge. FBL

Bremen

Planfeststellung für Linie 8 aufgehoben

■ Der Planfeststellungsbeschluss für die Verlängerung der BSAG-Linie 8 vom Rande des Stadtteils Huchting bis ins niedersächsische Leeste ist bereits drei Jahre alt – und nun erstmal nichts mehr wert: Das Oberverwaltungsgericht Lüneburg hob den Beschluss mit Entscheid vom 26. August nach Klagen von Anwohnern und Anliegern auf. Damit dürfte die Verlängerung der Linie 8 vorerst hinfällig sein.

Die Streckenverlängerungen im Bremer Süden bieten seit langem Diskussionsstoff vor allem im Stadtteil Huchting selbst. Trotz mehrfacher Überarbeitung der Planungen ebbt der Widerstand von Teilen der Bevölkerung nicht ab. Nun ist neues Ungemach hinzugekommen: Die Trasse der innerhalb der Landesgrenzen endenden Verlängerung der Linie 1 soll teilweise, die der ins Umland führenden Linie 8 vollständig über den vorhandenen, jedoch derzeit kaum genutzten Bahnkörper der Bremen-Thedinghauser-Eisenbahn erfolgen. Am 1. Juni erging der Planfeststellungsbeschluss für den auf bremischem Gebiet liegenden Abschnitt. Doch nun hat das OVG Lüneburg die Rechtsgrundlage für den Planfeststellungsbeschluss auf niedersächsischem Gebiet beanstandet: Es hätte nicht nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, sondern nach § 28 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gearbeitet werden müssen. Als Begründung führt der Senat an, zwar solle die Verlängerung der Tramlinie auf einer Eisenbahnstrecke erfolgen, jedoch diene die Maßnahme ausschließlich dem Straßenbahnverkehr. Somit hätte die federführende Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zwingend das PBefG als Rechtsgrundlage anwenden müssen. Das OVG Lüneburg beanstandete darüber hinaus das Fehlen einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Planfeststellungsbeschluss wurde somit aufgehoben und eine Revision beim Bundesverwaltungs-

Bremen: Die ursprünglich für 2019 terminierte Eröffnung der Verlängerung über Huchting hinaus ist derzeit ungewiss, hier Tw 3034 in der Wendeschleife am Rande von Huchting ANDREAS MAUSOLF



kurz gemeldet

Hamburg

■ In der Hansestadt ist am 23. August der Fünfzigste DT5 eingetroffen und seit Anfang September in Betrieb. Wie die Hochbahn mitteilt, kommen seither alle zwei Wochen neue Triebwagen in die Hansestadt, insgesamt sind 118 Wagen bei Alstom/Bombardier geordert. Die Flotte soll 2019 komplett sein. Bislang sind die Fahrzeuge zunächst auf der U3 (Barmbek/Ringlinie – Wandsbek Gartenstadt) und der U4 zwischen Billstedt und Hafencity im Fahrgasteinsatz anzutreffen. Laut Hochbahn sollen sie die DT3 sukzessive ablösen. Derzeit seien noch 63 DT3 und 126 DT4 in Betrieb. FBT

Leipzig

■ Die Stadt plant zusammen mit der LVB einen Streckenneubau für die Linie 9 nördlich des Mockau-Centers. Dazu fand am 1. September die erste Bürgerversammlung statt. Dort stellten die Verantwortlichen die ersten Vorplanungen der Neubaustrecke vor und nahmen Anregungen der Bürger auf. Die Straßenbahn soll auf besonderem Bahnkörper in östlicher bzw. südlicher Seitenlage im Zuge der Mockauer und Tauchaer Straße neben der Fahrbahn verlaufen. Mit der projektierten Strecke will die Kommune die Nahverkehrsanbindung insbesondere für das Wohngebiet Mockau-Ost verbessern. MSP

Chemnitz

■ Per 31. August – und damit ein dreiviertel Jahr verspätet – erhielten die von Vossloh an den Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) gelieferten Citylink ihre Zulassung für den Straßenbahnbetrieb nach BOStrab. Damit ist die letzte Voraussetzung zur Inbetriebnahme der Stufe 1 des Chemnitzer Modells erfüllt und eine durchgehende Fahrt der neuen Zweisystemfahrzeuge vom Umland bis in die Chemnitzer Innenstadt möglich. Am 10. Oktober wurde nach Abschluss der erforderlichen betrieblichen Vorläufe der durchgehende Linienverkehr von Burgstädt, Mittweida und Hainichen bis zur Zentralhaltestelle Chemnitz aufgenommen. MSP



Düsseldorf: Endgültig vorbei ist die Zeit der Bistro-Wagen bei der Rheinbahn, hier Tw 4104 unterwegs Richtung Krefeld auf der städteübergreifenden Linie U76 MICHAEL BEITELSMANN (2)



Mülheim: Der MVG-Wagen 5016 unterwegs auf Linie U11 nach Essen Messe/Gruga. Nach dem Willen der Stadtpolitiker sollen die Verkehrsbetriebe beider Städte schon 2017 fusionieren

gericht nicht zugelassen. Welche Auswirkungen der Beschluss des OVG nun ganz konkret für die Verlängerungsmaßnahme haben wird, lässt sich nach Auffassung der Beteiligten derzeit noch nicht absehen. Anfang September lag die schriftliche Urteilsbegründung noch nicht vor, weshalb keine Grundlage zur Erörterung weiterer Schritte gegeben war. Fest steht jedenfalls, dass die Linie 8 nun ein weiteres Mal verspätet an den Start gehen wird. Und höchstwahrscheinlich – aufgrund der bisher betriebenen Verknüpfung der Maßnahme auf bremischem Gebiet mit der Verlängerung der Linie 1 – ist auch bei diesem Projekt mit Verzögerungen zu rechnen. AMA

Mülheim/Essen

Fusionspläne der Verkehrsunternehmen

■ Nach der Aufkündigung des Via-Verbundes durch die Stadt Duisburg kommt weiter Bewegung in den Nahverkehr des westlichen Ruhrgebiets: Die Betriebe aus Essen (EVAG) und Mülheim an der Ruhr (MVG) sollen nach dem Willen der Lokalpolitiker schon bald fusionieren. Die beiden Oberbürgermeister Thomas Kufen aus Essen und Ulrich Scholten aus Mülheim verkündeten im September, dass eine Verschmelzung von EVAG und MVG schon zum 1. Januar 2017 vollzogen werden soll. Angedacht ist, das bisherige Unternehmen Via in der EVAG aufgehen zu lassen und alle operativen Aufgaben der MVG hierhin zu überführen. So sieht es ein Strategiepapier vor, das die Oberbürgermeister vorstellten. „Ziel ist es, die Leistungserstellung im ÖPNV im Verhältnis zum Kunden nur noch durch eine gemeinsame Gesellschaft zu erbringen", so die beiden Verwaltungschefs. Natürlich werden durch die erwarteten Synergien auch Einspareffekte für die kommunalen Haushalte erhofft. Die neue Gesellschaft würde den Stadtbahn-, Straßenbahn- und Busverkehr für das Bediengebiet der beiden Großstädte sicherstellen und über etwa 2.200 Mitarbeiter verfügen.

Die politischen Beschlüsse zur Fusion standen noch im September auf den Tagesordnungen der beteiligten Städte. Offen ist noch, inwieweit die Zusammenlegung der Infrastruktur, der Immobilien und des Rollmaterials Änderungen bei den Betriebsabläufen bewirkt. Schon seit vielen Jahren gibt es gemeinsame Beschaffungen, beispielsweise die B-Wagen für das Stadtbahnnetz. Zuletzt orderten EVAG und MVG zusammen die neueste Serie von Bombardier-Straßenbahnen mit gleicher Ausstattung.

Die Fusion von EVAG und MVG soll nach Aussage der Oberbürgermeister erst der Anfang einer Nahverkehrs-Kooperation im Ballungsraum Ruhrgebiet sein. Dazu passt, dass jüngst auch Kooperationsabsichten von Bogestra und dem Busunternehmen „Straßenbahn Herne – Castrop-Rauxel" bekannt geworden sind, wenngleich eine Fusion hier kein Thema sein soll. MBE

Düsseldorf

Endgültiges Aus für Bistrowagen

■ Die vier Bistro-Wagen, die auf der Strecke der U76 zwischen Düsseldorf und Krefeld eingesetzt waren, sind seit diesem Herbst endgültig Geschichte. Seit der Einstellung des gastronomischen Service Ende 2014 hat die Rheinbahn fast zwei Jahre lang einen neuen Pächter gesucht – vergeblich. Nun hat der Vorstand beschlossen, die Suche einzustellen. Wie ein Rheinbahn-Sprecher erläuterte, seien die Bistros nicht wirtschaftlich zu betreiben. Selbst möchte die Rheinbahn den Service nicht übernehmen. Die „Speisewagen" waren in den vergangenen Jahrzehnten immer ein Zuschussbetrieb. Die nicht von der Pacht gedeckten Kosten sind vor allem durch die aufwändige Wartung, Reparatur und tägliche Reinigung beispielsweise der Wassertanks entstanden.

Bereits seit 1924 gab es das gastronomische Angebot auf der Linie zwischen Düsseldorf und Krefeld. Hinzu kamen Speisewagen auf der Verbindung nach Duisburg (heute U79), die schon 1988 abgeschafft wurden. Die vier Stadtbahnwagen Tw 4101 bis 4104 mit Baujahr 1988 werden nun der Serie den übrigen 88 Wagen vom Typ B80 (Reihe 4201 bis 4288) angeglichen, der sie technisch weitgehend entsprechen. Hierfür werden neben den Küchenabteilen auch die Schiebetüren und Tische ausgebaut. Somit verschwindet eine über 90 Jahre alte Tradition endgültig aus dem Rheinbahnland. MBE

Magdeburg

Stadtteile wieder direkt verbunden

■ Ein paar Tage später als geplant sind die westlichen Teile Magdeburgs

■ **Berlin: Anlässlich des Jubiläums „40 Jahre Tatrawagen" präsentierten die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) am 15. September im Betriebshof Köpenick zusammen mit dem orange/elfenbein „hauptstadtlackierten" 219 481-3 und dem frisch hauptuntersuchten und noch im Liniendienst stehenden KT4D 6166 den umgestalteten historischen Wagen 219 482-1. Dieser trägt jetzt die Nummer 219 282-8 und repräsentiert den Lieferzustand der ersten KT4D-Serien im rot-weißen Lack. Wie alle Museumswagen wir er vom Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V. betreut** BODO SCHULZ



wieder direkt mit der Innenstadt verbunden – zumindest bis zur nächsten Vollsperrung unter den Brücken am Hauptbahnhof.

Seit Betriebsbeginn am 12. September rollen die Linien 1 (Diesdorf – Lerchenwuhne) und 4 (Klinikum Olvenstedt – Herrenkrug) wieder eingleisig durch die Tunnelbaustelle. Die Schienen sind dabei auf der bereits fertiggestellten nördlichen Tunneldecke eingebaut und die Oberleitung zum Teil an der Unterseite einer der bereits montierten neuen Eisenbahnbrücken befestigt. Wenn auch die südliche Tunneldecke fertig sein wird, wird anschließend der eigentliche Tunnel unterhalb der Tunneldecken ausgeschachtet. Die Baustellenlinie 41, die den Westen der Landeshauptstadt mit einem Umweg über den West- und Südring mit der Innenstadt verband, wurde wieder eingestellt.

Gleichzeitig mit der zeitweiligen Freigabe der Tunnelstrecke am Hauptbahnhof gelangten die Bauarbeiten auf der Kreuzung Südring/Halberstädter/Wiener Straße in eine neue Phase. Dort war zum 15. August der Abschnitt nach Sudenburg wieder ans Netz gegangen, nachdem der Südkopf der Kreuzung weitgehend fertiggestellt war.

Seit dem 12. September wird jetzt am Westkopf gearbeitet, was zur Folge hat, daß auf dem West- und Südring bis voraussichtlich Ende Oktober kein Straßenbahnverkehr möglich ist. Die Linie 5 fährt daher vom Messegelände über den Hasselbachplatz nach Sudenburg. Die Linie 3 (Olvenstedter Platz – Sudenburg) ist nicht im Einsatz und fährt im Bus-Ersatzverkehr. Am Südring besteht Übergang zu den Straßenbahnen der Linien 5 und 10 nach Sudenburg.

Die relativ langen Bauzeiten auf der Südring-Kreuzung resultieren aus einer völligen Neugestaltung der Gleisgeometrie des Vierecks. Kein Gleisbogen sieht aus wie vorher, die Gleise verschieben sich um bis zu zwei Meter. Nach dem Westkopf wird sich im Uhrzeigersinn der Nordkopf anschließen, bevor 2017 die Wiener Straße selbst angebunden wird. DP

Frankfurt an der Oder

Solaris Tramino aus Jena getestet

■ In Jena und Braunschweig gehören die Tramino-Straßenbahnen bereits zum gewohnten Stadtbild. Demnächst rollen die Niederflurwagen des polnischen Herstellers Solaris auch in Leipzig. Künftig könnte nun auch Frankfurt an der Oder zum Reigen der deutschen Traminobetreiber zählen: Die Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt Oder (SVF) hat am 18. Mai eine europaweite Ausschreibung über die Lieferung von 13 neuen niederflurigen Trams gestartet. Die Ausschreibung enthält eine Option über zwei weitere Wagen, falls die Entwicklung der Fahrgastzahlen das erfordert.

Das erste der neuen Fahrzeuge soll spätestens im Dezember 2017 in Betrieb gehen und Tatrawagen vom Typ KT4D ablösen, die zwischen 1987 und 1990 beschafft wurden und nun ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer erreicht haben. Aktuell sind noch 18 KT4D sowie acht GT6M von Adtranz für den Linieneinsatz vorhanden.

Auf die europaweite Ausschreibung gibt es nun zwei Anbieter, neben Škoda hat sich auch Solaris beworben. Um sich einen Gesamteindruck von diesem Straßenbahntyp zu verschaffen und seine Einsatztauglichkeit in Frankfurt zu testen, weilte der 2013 gebaute Jenaer Tramino 705 vom 13. bis 19. September für umfangreiche Probefahrten



Bochum: Variobahn 510 auf Linie 302 unweit der Jahrhunderthalle. Die 302, die bisher in Laer Mitte endet, soll eine kurze Neubaustrecke zum Opelwerk erhalten MICHAEL KOCHEMS

Bochum: Stadt plant neues Liniennetz

Anfang September präsentierte die Stadt Bochum das Ergebnis eines Gutachtens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans hinsichtlich des Bus- und Bahnnetzes. Im Vorfeld hatten auch die Bürger ihre Wünsche und Ideen dazu beitragen können. In Anpassung an den neuen Taktfahrplan im S-Bahn-Verkehr sollen ab Ende 2019 auch die Busse und Bahnen der Bogestra im 15/30/60-Minuten-Takt rollen. Eine Ausnahme davon ist nur die Stadtbahnlinie U35, die auch zukünftig im Tagesverkehr im 5-Minuten-Takt zwischen Bochum Hustadt und Riemke Markt und alle zehn Minuten weiter bis Herne Schloß Strünkede fährt. Weitere Eckpunkte für den Schienenverkehr sind eine Verdichtung der Straßenbahnlinien in einigen Abschnitten und zu den Hauptverkehrszeiten. Geplante Ausdünnungen in zwei Außenästen kompensiert die Bogestra durch zusätzliche Busfahrten. Die Verdichtung wird durch die Schaffung neuer Linien mit sich gegenseitig überlagernden Routen erreicht. Das Gutachterbüro PTV Transport Consult GmbH geht davon aus, dass sich durch das neue Netz bei gleichbleibenden Kosten die Fahrgastzahlen um etwa zwei Prozent erhöhen werden. MKO

Folgende Linien sind im Netz geplant:

- U35: Herne, Schloß Strünkede – Hustadt (TQ) (Takt wie bisher)
- 300: Gelsenkirchen Hbf – Langendreer S (15')
- 302: Gelsenkirchen-Buer, Rathaus – Laer Mitte – Neubaustrecke Opel (15')
- 305: Höntrop Kirche – Langendreer S (30')
- 306: Wanne-Eickel Hbf – Bochum Hbf (15')
- 308: Bochum, Schürbankstraße – Hattingen Mitte (15')
- 309: Bochum-Langendreer S – Witten-Heven Dorf (30')
- 310: Bochum-Höntrop Kirche – Wittten-Heven Dorf (30')
- 316: Hordeler Straße – Heinrichstraße (15')
- 318: Dahlhausen S – Bochum Hbf (15')

Frankfurt/Oder: Generationentreffen am 16. September in Markendorf Ort mit Solaris Tramino 705, KT4D 209 und GT6M 302 RONNY DAUER



Magdeburg: Ein Zug der Linie 4 mit Tw 1305 und Bw 2205 beim Passieren der Tunnelbaustelle in Richtung Innenstadt DITMAR PAUKE





■ **Dresden: Seit September führt ein mit Tatrazug gefahrener Schülerkurs der Linie E13/E9 entlang der klassischen Altstadtstrecke vorbei an der Hofkirche über die Augustusbrücke. Ab Anfang 2017 soll die 390 Meter lange Brücke für 22,8 Millionen Euro saniert werden. Bis 2018 bleibt die Brücke dabei für Bahnen und Autos gesperrt. Für den Individualverkehr soll die Sperrung auch danach bestehen bleiben** MICHAEL SPERL

in der Oderstadt. Am 17. September fuhr Tw 705 zum ersten Mal für die Öffentlichkeit als Sonderwagen zwischen Europa-Universität und Messegelände.

Der Jenaer Wagen ist 29,3 Meter lang, 2,3 Meter breit und dürfte damit weitgehend dem Solaris-Angebot für Frankfurt entsprechen. Im Gegensatz zu den in Frankfurt ausgeschriebenen Wagen handelt es sich bei ihm jedoch um einen Zweirichtungswagen. In Jena sind sowohl die Fahrerkabine als auch der Fahrgastraum klimatisiert.

Am 22. September sollte die Stadtverordnetenversammlung über den Kauf von 13 Niederflurstraßenbahnen entscheiden. Die Stadt will den Kauf ab 2021 über acht Jahre strecken. Problematisch sind die in Brandenburg fehlenden Landesfördermittel für die Beschaffung von Neufahrzeugen. Ein Änderungsantrag favorisiert dennoch den Kauf aller 13 Bahnen von 2017 bis 2022. Bis dahin soll laut Personenbeförderungsgesetz des Bundes der öffentliche Nahverkehr Deutschlands vollständig barrierefrei sein. RD

Jena

Altwagenbestand weiter reduziert

■ Nachdem im Sommer noch unklar erschien, welche Zukunft einige überzählige Jenaer Altbaufahrzeuge haben sollten, herrscht jetzt mehr Klarheit. Der Fahrschultriebwagen 145 bleibt weiterhin im Bestand, ebenso wie der Gotha-Arbeitstriebwagen 105. Der Triebwagen 26 bleibt als Traditionsfahrzeug erhalten, genauso die Partybahn Tw 666. Darüber hinaus bleibt ein „gemischter" Dreiwagenzug bestehend aus dem Gotha-Tw 101, dem Gotha-Bw 156 und dem Rekobeiwagen 187 für museale Zwecke erhalten.

Am 14. Juli verließ der Fahrschulbeiwagen 197 (Bauart Gotha, Typ B2D) Jena mit dem Ziel Liberec. Es ist längerfristig beabsichtigt, den Wagen auf Normalspur umzuspuren und auf dem Regelspurnetz als historisches Fahrzeug einzusetzen. Ein dazu passender Triebwagen wurde bereits vor einigen Jahren aus Freiberg in Sachsen erworben, der einst auch unter der Nummer 144 (Bauart Gotha, Typ T2D) in Jena fuhr. Am 4. August verließ der ehemals Heidelberger Gelenktriebwagen 296 235 Jena mit dem Ziel Hessen. Der Wagen wurde einst als Ersatzteilspender zur Jenaer Partybahn erworben und stand seitdem im alten Depot an der Dornburger Straße.

Der LOWA Einrichtungstriebwagen 27 verließ am 7. September die Saalestadt, um saaleabwärts in Halle eine Zukunft als Museumwagen zu erhalten. Zum Verkauf stehen aktuell noch Tw 134 und Bw 189 (beides Reko-Zweiachser), sowie der Gotha-Bw 155. RD

Nürnberg

Modernisierung für GT6N und GT8N

■ Die Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) investiert 24 Millionen Euro in die bestehende GT6N/GT8N-Flotte. Die insgesamt 40 Niederflurwagen sollen bis 2022 grundlegend überholt werden und damit für weitere 15 bis 20 Jahre dem Betriebsdienst zur



Jena: Zum Tag der offenen Tür der Stadtwerke Jena am 27. August fuhr der zukünftige Museumszug aus dem HTw 101 + HBw 187 + HBw 156, aufgenommen auf der Kahlaischen Straße RONNY DAUER



Nürnberg: Die 26 vorhandenen GT8N erhalten wie auch die GT6N eine Verjüngungskur, hier Tw 1106 unterwegs auf Linie 8. Die Ertüchtigung soll pro Wagen rund 10 Wochen dauern BODO SCHULZ



Stadler: Erstmals ist der Typ Metelitsa jetzt von einem Verkehrsbetrieb bestellt worden, 23 Wagen gehennach St. Petersburg STADLER



Bombardier: Der erste von 17 „kurzen" Flexitys ist seit September in Basel zu Testfahrten unterwegs, hier auf der Dreirosenbrücke BVB

Verfügung stehen. Dabei erhalten die ursprünglich von 1995 bis 2000 gelieferten Wagen insbesondere im Innenbereich ein neues Design. Die Leipziger IFTEC erhielt zusammen mit Konsortialführer Vossloh Kiepe nach europaweiter Ausschreibung den Zuschlag für diese Arbeiten. Die Auftragnehmer sind auf Instandhaltung von Schienenfahrzeugen spezialisiert. Die Fahrzeuge sollen zur Hälfte ihrer veranschlagten Einsatzdauer noch einmal von Grund auf erneuert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden. Die Fahrzeuge sollen bei ihrer Rückkehr nach Nürnberg fast wie neu erscheinen, weil ergänzend zur technischen Verjüngung einige Maßnahmen am Fahrzeugdesign vorgesehen sind. Diese lassen sich im Rahmen der Grundinstandsetzung kostengünstig realisieren.

Alle 14 Straßenbahnen des Typs GT6N und 26 vorhandenen Exemplare des Typs GT8N sind für das Programm vorgesehen. Etwa zehn Wochen pro Fahrzeug sind für die Modernisierung veranschlagt, wobei dies bei den ersten Wagen etwas länger dauern dürfte als bei den Folgefahrzeugen. Bevor die generalüberholten Straßenbahnen wieder zurück nach Nürnberg kommen, machen sie sich von Leipzig auf den Weg nach München. Dort werden die Fahrzeuge bei der Münchener Verkehrsgesellschaft neu lackiert. In Nürnberg werden die Fahrzeuge schließlich wieder in Betrieb gesetzt, um dann erneut eine weitere Million Kilometer zurückzulegen. MSP

Industrie

Stadler

Metelitsa-Tram für St. Petersburg

■ Stadler hat unter dem Namen Metelitsa eine neue Breitspur-Straßenbahn entwickelt. Der 2014 gefertigte Prototyp war in der Folge in mehreren russischen Städten zu Gast und gewann bei der Tramparade in Moskau sogar einen Publikumspreis. Als erster Abnehmer des neuen Typs hat die Transport Concession Company in St. Petersburg jetzt 23 Dreiteiler bestellt, von denen Stadler die ersten sechs Fahrzeuge bis Juli 2017 liefert. Die Zweirichtungsfahrzeuge sind 33,45 Meter lang, bieten 66 Sitzplätze und verfügen über fünf zweiflügelige Einstiegstüren pro Seite. Die Produktion der Fahrzeuge erfolgt hauptsächlich im Stadler-Werk Minsk, zugeliefert werden Komponenten aus der Schweiz. „Wir freuen uns sehr über diesen Auftrag und hoffen, dass wir mit unserer Metelitsa noch weitere Ausschreibungen in Russland gewinnen können", sagt Peter Spuhler, Eigentümer und Group CEO von Stadler. Bedarf ist vorhanden, denn in Russland laufen derzeit mehrere Ausschreibungen für Breitspurtrams. Insgesamt geht es um eine vierstellige Wagenanzahl, die in den kommenden Monaten – gerade auch in Hinblick auf die Fussball-WM 2018 in Russland – bestellt werden soll. Der Auftrag ist für Stadler auch deshalb von großer Bedeutung, weil das Werk in Minsk als Folge der Erdöl- und Erdgaskrise und der damit verbundenen Rubelkrise nicht mehr voll ausgelastet war. Darüber hinaus werden weiterhin Verlagerungen von Aufträgen aus zentraleuropäischen Werken nach Minsk geprüft. PM/MSP

Bombardier

Erster kurzer Flexity für Basel

■ Seit dem 6. September ist der erste 31,6 Meter messende „kurze" Flexity bei den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) zu Testfahrten unterwegs. Es handelt sich dabei um den ersten von insgesamt 17 derartigen Zügen, die in Basel ältere Fahrzeuge ersetzen sollen. Im Vergleich zu den schon seit einiger Zeit im Einsatz stehenden siebenteiligen Flexitys ist dieser Wagentyp fünfteilig und 11,3 Meter kürzer. Diese Probefahrten ab September dienten unter anderem dem Nachweis der Bremsleistung in verschiedenen Beladungszuständen. Zusätzlich wird verifiziert, dass das Antriebssystem mit den Werkseinstellungen die geforderten Leistungen erbringt. Gleichzeitig erfolgen die Feineinstellungen für das Anfahren und Bremsen in Steigungen und Gefällen.

Ab November wird der als 6001 bezeichnete Wagen in den Fahrgastbetrieb übergehen, zunächst auf der Linie 3. Später ist auch der Einsatz auf der steigungsreichen „Bruderholzlinie" 15/16 geplant. Die weiteren „kurzen" Flexitys sollen ab Mitte 2017 folgen. JÖS/PM

Ausland

Niederlande: Amsterdam

Neue Bahnen kommen von CAF

■ Das Unternehmen CAF hat am 12. September offiziell bestätigt, dass es 63 niederflurige Zweirichtungs-Triebwagen aus der Urbos-Familie an die GVB Activa

■ Erfurt: Am 9. September traf beim Thüringer Eisenbahnverein e.V. in Weimar der KT4D 405 per Tieflader ein. Der Wagen, welcher 2015 von der EVAG erworben wurde, ergänzt die Weimarer Sammlung an historischen Schienenfahrzeugen und war zuammen mit KT4D 403 der erste Linienwagen in Erfurt. Im Hintergrund die letzte erhaltene DB13-Doppelstockeinheit der Deutschen Reichsbahn STEFFEN KLOSECK





■ **Škoda: Für den Verkehrsbetrieb im türkischen Eskisehir baut Škoda für über 26 Millionen Euro 14 Straßenbahnen vom Typ ForCity Classic. Die vollständig niederflurig ausgeführten Wagen erhalten Hochleistungsbatterien für abschnittsweise fahrleitungsunabhängigen Betrieb. Das Fassungsvermögen der Wagen gibt Škoda mit 276 Personen an, die Spurweite beträgt 1.000 Millimeter** ŠKODA TRANSPORTATION

B.V., den Verkehrsbetrieb der Stadt Amsterdam, liefern wird. Zu dem Vertrag gehört außerdem eine Option über weitere 60 Exemplare. Die neuen Fahrzeuge sollen bis 2022 ausgeliefert sein und sowohl im Straßenbahnnetz als auch auf der Amstelveenlijn 51 eingesetzt werden, die stadtbahnähnlich als „Sneltramlijn" betrieben wird. Sie erhalten die Typbezeichnung 15G und dienen nicht nur zur Erweiterung des Wagenbestandes, sondern werden voraussichtlich auch ältere Fahrzeuge der Typen 11G und 12G ablösen. MKO

Österreich: Linz

Neubaustrecke nach Traun eröffnet

■ Seit 10. September erschließt die Linzer Straßenbahn die südwestlich von Linz gelegene Stadt Traun. Es handelt sich dabei um den zweiten Abschnitt einer 4,5 Kilometer langen Neubaustrecke, bereits seit vergangenem Februar fährt die Linie 3 bis zur Trauner Kreuzung. Jeder zweite Wagen bedient nun als Linie 4 den zweiten, 1,8 Kilometer langen Bauabschnitt. Errichter und Betreiber der Straßenbahnverlängerung ist das Infrastrukturunternehmen „Schiene Oberösterreich", die Betriebsführung und Instandhaltung obliegt den Linz Linien.

Die Streckenführung im zweiten Teilabschnitt erfolgt, wie auch im ersten Bauabschnitt (Doblerholz – Trauner Kreuzung) auf eigenem Bahnkörper. Am Hauptplatz von Traun besteht aufgrund beengter Platzverhältnisse ein 409 Meter langer, eingleisiger Abschnitt.

Mit der neuen Straßenbahnlinie wird im Großraum Linz in mancher Hinsicht Neuland betreten. Abgesehen davon, dass es in Linz erstmalig eine Straßenbahnlinie 4 gibt, führt diese erstmals über die Kernzone Linz hinaus. Dies bedeutet, dass alle Fahrscheingattungen der Linz Linien ab der Trauner Kreuzung ihre Gültigkeit verlieren und für die zusätzliche Zone nach Traun ein Fahrschein des OÖVV (Oberösterreichischer Verkehrsverbund) gelöst werden muss. Das Schloss Traun soll nur der vorübergehende Endpunkt der Linie 4 sein, geplant ist eine Weiterführung bis Ansfelden-Kremsdorf. ROS

Österreich: Graz

Linie 7 ins Stiftingtal verlängert

■ Der Grazer Verkehrsbetrieb eröffnete am 10. September die Verlängerung der Linie 7 ins Stiftingtal. Das Bauvorhaben kostete einschließlich der begleitenden städtebaulichen Maßnahmen 27 Millionen Euro. Die neue Strecke erschließt weitere Bereiche des Landeskrankenhaus-Klinikums (LKH) sowie die neu errichteten Gebäude der Zahnklinik, der Medizinischen Universität und eines Forschungszentrums. Die Streckenerweiterung zweigt vor der aufgelassenen Wendeschleife „St.Leonhard/LKH" in die Alte Stiftingtalstraße ab und erreicht nach wenigen Metern die Haltestelle „St.Leonhard/Klinikum Mitte". In weiterer Folge umrundet die Linie 7 in einer rund 800 Meter langen Schleifenfahrt die bestehende Klinikum-Parkgarage, die zweigleisige Endstation „LKH Med Uni/Klinikum Nord" liegt vor der Zahnklinik. Die dortigen Bahnsteige weisen eine Länge von jeweils 80 Metern auf. Anstelle der bisherigen Schleife „St.Leonhard/LKH" entstanden mehrere neue Bussteige. ROS

Schweden: Stockholm

Sanierung der Saltsjöbahn

■ Mit den Abrissarbeiten am Bahnsteig des stadtseitigen Endbahnhofs Slussen begann bereits im Oktober 2015 die auf drei Jahre veranschlagte Modernisierung der Saltsjöbahn (Linie 25), die das Zentrum der schwedischen Hauptstadt mit dem östlichen Vorort Saltsjöbaden verbindet. Neben barrierefreien Zugängen und der Errichtung von zweispurigen Abschnitten werden auch lärmmindernde Maßnahmen umgesetzt. Insgesamt soll die Leistungsfähigkeit und die Taktfrequenz durch ein neues Signalisierungssystem erhöht werden. Hierfür sind bis 2017 jeweils zehnwöchige Sperrungen in den Sommermonaten erforderlich. Mit der Beendigung aller Maßnahmen ist 2021 zu rechnen. Dann sollen auch die – teilweise von der U-Bahn übernommenen – Wagen des Typs C10/C11 der Vergangenheit angehören. Die angedachte Verbindung mit der stadtbahnartig ausgerichteten Tvärbanan (Linie 22) in Sickla ist damit vom Tisch. MBE

Prag

Neugestaltung des Linienplans

■ Am 28. August endete in Prag der reduzierte Sommerfahrplan. Gleichzeitig nutzte der städtische Verkehrsbetrieb DPP die Gelegenheit, um bei den Tramlinien umfangreiche Änderungen einzuführen. Neun der insgesamt 24 Linien fahren seither auf geänderter Linienführung und die drei Linien 2, 15, 21 hat DPP gänzlich neu eingeführt. Die An-

Graz: Am 15. September verlässt der Triebwagen 605 die neue Endstation LKH Med Uni/Klinikum Nord. Die neue Endstelle ist zweigleisig und besitzt 80 Meter lange bahnsteige



Linz: Erste Fahrt nach Traun mit dem geschmückten Triebwagen 86, aufgenommen im eingleisigen Streckenabschnitt kurz vor Erreichen der Haltestelle Hauptplatz Traun ROBERT SCHREMPF (2)





Amsterdam: Triebwagen 916 vom Type 11G steht in den kommenden Jahren zur Ablösung durch neue CAF-Niederflurwagen an, hier an der Haltestelle Leidseplein
MICHAEL KOCHEMS



Dallas Streetcar: Die modernen Straßenbahnen von Brookville bedienen jetzt auch das Künstlerviertel Bishop
DART/SAMMLUNG PERBRANDT

passungen wurden seit 2015 vorbereitet, mit dem Ziel, die am stärksten belasteten Linien und Verkehrsachsen zu entlasten. Dies betrifft vor allem das Stadtzentrum wie auch die Bezirke Michle, Zizkov und Smichov, welche neu von mehr direkten Anschlüssen profitieren. Gleichzeitig wurde die Anbindung der Endhaltestelle Petriny im Westen Prags etwas abgeschwächt, da dieser Verkehrsknoten seit April 2015 direkt duch die Metro Linie A angebunden ist und seither die Fahrgastzahlen auf der Straßenbahn zurückgingen. AT

USA: Dallas

Streckenerweiterung in Betrieb genommen

■ Am 29. August nahm die Dallas Area Rapid Transit (DART) die 1,3 Kilometer lange Straßenbahnverlängerung in das Künstlerviertel von Dallas in Betrieb. Nachdem in der texanischen Stadt bereits am 13. April 2015 der erste Streckenabschnitt in Betrieb ging, hat die Strecke jetzt eine Gesamtlänge von rund vier Kilometer. Mit der Inbetriebnahme der Verlängerung nach Bishop im Stadtteil Oak Cliff erhöhte sich die Haltestellenanzahl um zwei auf insgesamt sechs Stück. Die mit Triebwagen des Herstellers Brookville vom Typ Liberty Modern Streetcar befahrene Strecke wird im 20- bis 30-Minuten-Takt bedient. Diese Fahrzeuge sind für oberleitungsfreien Betrieb auf fahrleitungslosen Abschnitten mit Energiespeicher ausgerüstet. Zukünftig soll die Linie eine nord-östliche Verlängerung zum Dallas Convention Center erhalten. Insgesamt besitzt die DART, die außerdem noch ein Stadtbahnnetz mit 140 Kilometer Netzlänge betreibt, vier Straßenbahnwagen von Brookville. Zusätzlich betreibt die McKinney Avenue Transit Authority in Dallas seit 1989 die M-Line. Diese 7,4 Kilometer lange Straßenbahnlinie in der McKinney Avenue wird von historischen Fahrzeugen befahren. Die McKinney Avenue Transit Authority konnte jetzt einen PCC Triebwagen aus Illinois bergen, der bereits bis 1956 als Tw 612 in Dallas und im Frühjahr 2017 auf der M-Line in Betrieb gehen soll. JEP

Prag: Im neuen Netz überquert nun neben der Linie 18 auch die neue Linie 2 die Mánesuv most über die Moldau. Den Stadtteil Petriny dagegen steuern nun die 1 und 2 an. Im Bild Tatra-Doppeltraktion 8332+8336 vor der Kulisse der Philosophischen Fakultät
FREDERIK BUCHLEITNER





Zeche, Stahlwerk und Ruhrtal

Bochums Linie 308 im Porträt ■ Eisenbahnen, Zechen, Hochöfen, Wald und Wiesen – die Fahrt in der 19 Kilometer langen Linie 308 ist eine Reise in die Vergangenheit des Ruhrgebiets. Aber auch eine Fahrt mit einer echten Straßenbahn: Eng eingepfercht zwischen Alleen und endlosen Häuserreihen geht es über Berg und Tal, auch wenn die Idee Stadtbahn nicht zu übersehen ist

Eine Fahrt mit Bochums Linie 308 beginnt ganz im Nordosten in Bochum-Gerthe, einem Vorort dicht eingeengt von den Stadtgrenzen zu Herne, Castrop-Rauxel und Dortmund. Rings um den rund 9.000 Einwohner zählenden Stadtteil hat sich die Landwirtschaft noch weitgehend erhalten, auch wenn die Zeche Lothringen jahrzehntelang prägende Wirkung hatte. Ein stumpf endendes Gleis mit davorliegender Kreuzungsmöglichkeit und ein kleiner Unterstand zieren den Streckenbeginn der Straßenbahn. Zwischen einem Autohaus und Mehrfamilienhäusern setzt sich die 308 mit einer Variobahn oder einem NF6D der BoGeStra an der Schürbankstraße in Bewegung. Eingleisig schlängelt sie sich in Straßenmittellage zwischen Bäumen und Wohnhäusern hindurch und erreicht die Haltestelle Holthauserstraße. Nach einer weiten S-Kurve und einem leichten



Kurz vor der Haltestelle Bergmannsheil geht es für die Linie 308 wieder ans Tageslicht. Rechts und links der Tunnelausfahrt sind noch die früheren Gleise in Richtung Innenstadt zu erkennen ALLE AUFNAHMEN: FELIX FÖRSTER

Anstieg wird die Strecke zweigleisig und führt zur Haltestelle Gerthe Mitte, die eng eingepfercht zwischen Geschäften liegt.

Auf und Ab nach Rosenberg

Für die 308 geht es nun mit leichten Gefälle hinab zur Haltestelle Heinrichstraße. Es folgt die nächste kleine Steigung inmitten des Castroper Hellwegs. Während rechts nur Lärmschutzwände zu sehen sind, sind auf der linken Wagenseite die großen Hallen des ehemaligen Gerther Straßenbahnbetriebshofes zu sehen. Seine Anfänge reichen bis ins Jahr 1908 auf die ehemalige Kleinbahn Bochum-Gerthe-Harpen zurück. Seit 2005 rücken hier allerdings keine Straßenbahnen mehr ein und aus.

Fast direkt vor dem ehemaligen Betriebshofgelände liegt die Haltestelle Punges Feld, nach welcher sich die Strecke in einer Linkskurve wiedermal in ein Gefälle schwingt. Auf der rechten Seite folgen Felder und links hohe Steinmauern. Oberhalb dieser befindet sich das Gewerbegebiet Gerthe Süd auf dem ehemaligen Zechengelände der Großzeche Lothringen. Die dazugehörige Zechenbahn erahnt der aufmerksame Fahrgast kurz vor der Haltestelle Handwerksweg. Rechts und links der Straße zweigen dort Fußgängerwege ab, die die ehemalige Bahntrasse markieren. Davon unbehelligt erklimmt die 308 nun recht zügig die nächste Steigung zwischen Rasenstreifen und Büschen zur Haltestelle Kolpingplatz im Stadtteil Harpen/Rosenberg.

Zügig durchs Harpener Feld

Nach der Haltestelle Nordbad wird in einer weiten Links- und anschließenden Rechtskurve die A43 überquert und der Gewerbepark Harpener Feld erreicht. Dort liegt auch die Haltestelle Weserstraße. Die Straßenbahn macht noch einmal richtig Tempo, bevor sie nach Unterquerung der A40 scharf nach rechts auf den Harpener Hellweg abbiegt.

Wieder einmal geht es bergauf und die 308 überquert auf einer kleinen Brücke die bereits bekannte Zechenbahn der Zeche Lothringen. Nach der Haltestelle Rottmannstraße folgen links und rechts Geschäfte und die katholische Kirche Heilig Kreuz. Mittlerweile teilt sich die 308 ihre Trasse wieder mit dem Individualverkehr. Spätestens an der Haltestelle Stahlwerke

BOCHUM

Linie	Strecke
U35	Schloß Strünkede – Hustadt (TQ)
301	Gelsenkirchen Hbf – Horst, Essener Str.
302	Buer Rathaus – Laer Mitte
306	Wanne-Eickel Hbf – Bochum Hbf
308	Hattingen Mitte – Gerthe, Schürbankstr.
310	Höntrop Kirche – Heven Dorf
318	Dahlhausen – Bochum Hbf (- Gerthe)

2016 © R. Schwandl (Auszug aus „Tram Atlas Deutschland, 4. Auflage" ISBN 978-3-936573-49-7)

Die Linie 308 beginnt in Gerthe im äußersten Nordosten von Bochum und führt hinunter bis Hattingen, wo die Ruhr überquert wird und S-Bahn-Anschluss besteht



Das etwas abrupt endende Gleis an der Gehrter Schürbankstraße verrät, dass es hier früher weiter nach Castrop-Rauxel ging. Heute ist für diese Verbindung die Buslinie 353 zuständig. Minuten später werden sich der MGT6D und der Bus in Bochum-Weitmar wiedertreffen

Daten und Fakten: Linie 308

Betreiber	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG
Linienlänge	ca. 19 Kilometer
Haltestellen	38
Fahrzeit	48 Minuten
Spurweite	1.000 mm
Takt	10 Minuten
Eingesetzte Wagen	NGT6D (Baujahre 1992–1994), Variobahnen (Baujahre ab 2008)
Benötigtes Ticket	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Preisstufe A

Bochum sind die großen Hallen des ThyssenKrupp-Stahlwerkes nicht mehr zu übersehen. Dessen Anfänge reichen auf die Gründung einer Seilerei von Johann Hermann Vennemann im Jahr 1820 zurück. Das heutige Gelände bezog diese 1907 zusammen mit einem Bergbauzulieferer. Ab 1926 entstanden dort ein Stahl-, Walz- und Schmiedewerk.

In diesem Zusammenhang taucht auch der bereits bekannte Name Bergbau AG Lothringen auf. Während nach dem zweiten Weltkrieg das Werk ausgebaut wurde, hinterließ die Stahlkrise in den 1960er-Jahren tiefe Spuren. Heute wird in den großen Hallen vor allem Elektroblech hergestellt und eine Gießerei betrieben.

Zwischen JVA und Stadion

Nachdem die Linie 308 die Stahlwerke Bochum links hinter sich liegen gelassen hat, erblicken die Fahrgäste auf der rechten Wagenseite das Rewirpower-Fußballstadion des Zweitligisten VfL Bochum. Fast 30.000 Fußballfans finden dort ihren Platz, wo bereits 1911 der VfL kickte. Von der Straßenbahn kaum zu erahnen befindet sich hinter dem Stadion eine große Sportanlage mit zahlreichen Tennis- und Fußballplätzen. Ebenso auffällig wie das Stadion ist die links neben den Gleisen liegende Justizvollzugsanstalt Bochum mit ihrer beleuchteten und von Kameras gesäumten Außenmauer. Bereits im Jahr 1897 entstand hier das damalige Königlich Preußische Centralgefängnis, das heute mehr als 850 Häftlinge beherbergt. Etwas versteckt hinter der JVA findet sich außerdem der Blumenfriedhof Bochum.

Ab in den Untergrund

Nachdem die 308 die Haltestelle Rewirpower-Stadion verlassen hat, verschwindet sie direkt neben dem Stadion in den Untergrund. Nach zwei Minuten Tunnelfahrt fährt sie in die Station Planetarium ein. Die in blau/grau-Tönen

Der ehemalige Betriebshof Gerthe ist heute nur noch in Gerüsten zu bewundern. Die davorliegenden Gleise verraten allerdings die frühere Funktion der Hallen

gehaltene und mit einem Mittelbahnsteig ausgestattete Haltestelle fällt vor allem durch die zahlreichen Fotos vom Sternenhimmel und von Galaxien an den Seitenwänden auf. Die Fotos sind an das namensgebende Gebäude angelehnt: Das Bochumer Planetarium, welches in einer atemberaubenden Kuppel mit rund 260 Plätzen vielfältige Shows über den Sternenhimmel zeigt. Dabei werden bis zu 9.000 Sterne an die Kuppeldecke projiziert – der dargestellte Nachthimmel ist wolkenlos und bietet die Sicht von allen Orten der Welt an. Zudem finden sich im Gebäude wechselnde Ausstellungen zum Thema Kosmos.

Nur zwei Minuten nachdem die 308 die Haltestelle Planetarium verlassen hat, kommt sie schon kurze Zeit später in der Station Bochum Hauptbahnhof zum Stehen. Wie allen unterirdischen Stationen auf der 308 sieht man auch ihr an, dass der Zahn der Zeit an ihr nagt und sie aus einem längst vergangenen Jahrhundert stammt: Die Wände sind orange und die Säulen zwischen den Gleisen in dunklem Braun gehalten. Wer hohe Decken und helle Tunnelstation sucht, scheint hier fehl am Platz. Bereits seit 1979 bzw. 1981 düst die 308 unter der Innenstadt hindurch und ist damit die älteste Tunnelstrecke Bochums. Diese



Sehr zügig überwindet der Werbe-Wagen 414 die Steigung nahe dem Kolpingplatz



RECHTS: Unweit der Rottmannstraße passiert die 308 die katholische Kirche Heilig Kreuz. Die Gleise verlaufen hier abermals inmitten des Individualverkehrs

LINKS Der MGT6D 411 ist soeben in die bunt bemalte Tunnelstation Bermuda3eck/Musikforum eingefahren

UNTEN Das „yellow submarine" lässt grüßen: Bunt, auffallend und etwas verrückt bemalt sind die Seitenwände an der Station – passend zum darüber liegenden Viertel





Tunnelbauten der sogenannten Strecke 1 sind Relikte aus einer Zeit, als noch eine Stadtbahn von Hattingen nach Castrop-Rauxel geplant war. Für die Fahrgäste der 308 besteht am Bochumer Hauptbahnhof nicht nur die Möglichkeit in Nah- und Fernverkehrszüge umzusteigen, sondern auch in die U35, 302, 310 und 306. Die 306 beginnt ihre Fahrt am gleichen Bahnsteig wie die 308, zweigt aber kurz nach der Station in einen eigenen Tunnel ab.

Ebenso beginnt am Hauptbahnhof die 318, welche von nun an die 308 nach Südwesten begleiten wird. Die Station Bochum Hbf ist übrigens die einzige Haltestelle auf der 308 und 318, in der in eine andere Stadt- oder Straßenbahnlinie umgestiegen werden kann.

Tief unter dem Bermudadreieck

Nach dem rund eine Minute dauernde Halt am Hauptbahnhof, welcher während der Hauptverkehrszeit gerne einmal länger ausfallen kann, macht sich die 308 erst in einer Rechts- und anschließend in einer weiten Linkskurve auf den Weg unter das Bermudadreieck. Das wohl bekannteste Kneipen- und Partyviertel Bochums strahlt seine Vielfalt und Abwechslung bis tief in den Untergrund: So ist die dazugehörige Tunnelstation der 308 bunt und mit unterschiedlichsten Motiven bemalt. Die Wände auf dem Mittelbahnsteig, welche wiedermal in einem schon älter aussehenden orange gehalten sind, wirken im Vergleich zu den Seitenwänden langweilig und eintönig. Neben gemalten Motiven aus Diskotheken und Kneipen finden sich dort nämlich auch bizarre Figuren und Tiere der Wasserwelt.

Geschwind verlässt die 308 wieder die Station und folgt dem eintönigen Tunnel zur Haltestelle Schauspielhaus. Das namensgebende Gebäude an der Oberfläche ist weit über die Grenzen Bochums bekannt und gehört zu den renommiertesten Theaterhäusern in Deutschland. Ungeachtet dieser Bedeutung macht sich die 308 wieder in die Dunkelheit des Tunnels auf und verlässt die in ockerfarbigen und dunkelgrünen Tönen gehaltene Tunnelstation.

Oberirdisch durch Ehrenfeld

Im Stadtteil Ehrenfeld erblickt die Straßenbahn wieder das Tageslicht und erreicht die in Straßenmitte gelegene und mit Seitenbahnsteigen ausgestattete Haltestelle Bergmannsheil. Links und rechts der Rampe finden sich noch die Gleise, welche die 308 früher oberirdisch in die Innenstadt geleiteten und noch bis Anfang 2006 eine Verbindung zum ehemaligen Betriebshof Universitätsstraße herstellten.

Zusammen mit dem Individualverkehr teilt sich die Straßenbahn nun die vierspurige Hattinger Straße. Zwischen Mehrfamilienhäusern und großen Bäumen verläuft die Strecke in Linkskurve und leichter Steigung zur Haltestelle Friederikastraße. Wie an allen Haltestellen auf der 308, wo die Fahrgäste inmitten der Straße einsteigen, wird auch hier der Individualverkehr durch eine Ampelanlage gestoppt, sobald die Straßenbahn anhält. Denn „echte" Bahnsteige

Ausbau-Ideen der 308

Früher wäre eine Fahrt mit der 308 noch wesentlich länger gewesen als heute. Denn von Gerthe ging es bis 1967 über die Stadtgrenze hinaus nach Castrop-Rauxel Münsterplatz. Und auch im Süden bestand von Hattingen nach Blankenstein bis zum Jahr 1969 eine Straßenbahn. Mittlerweile kamen und kommen aber wieder Ideen auf, die 308 zu erweitern – auch wenn der Gedanke aus dem letzten Jahrhundert einer Stadtbahn von Hattingen nach Castrop-Rauxel wieder verflogen ist. Zwar zeugen noch der Tunnelabschnitt und der großzügige eigene Gleiskörper im Norden der 308 von dieser Idee, doch sind die Pläne heutzutage vergleichsweise bescheiden: Neben einer Verlängerung der 308 wieder nach Cöppencastrop und dem zweigleisigen Ausbau in Gerthe, soll die Schwesterlinie 318 hinter Dahlhausen in Richtung des Eisenbahnmuseums verlängert werden. FFÖ

Das Schild in Gerthe verrät, dass nicht nur die 308 Gerthe mit dem Rest Bochums verbindet

Am rewirpowerSTADION, seit Sommer 2016 Vonovia Ruhrstadion, der Spielstätte des VfL Bochum, verschwindet die 308 in den Tunnel. Ende Juni 2016 begegnet ein verlängerter Kurs der 306 mit Variobahn einem stadteinwärts fahrendem MGT6D, der die Linie 308 bedient

existieren an fast allen Haltestellen auf dem Südast der 308 noch nicht. Unweit links der Gleise erstreckt sich das Wiesental, ein größeres Park- und Waldgebiet, welches die 308 auf der Weiterfahrt nur kurz streift.

Dunkle Bäume und ein Adelssitz

Mittlerweile ist die 308 in Bochum-Weitmar angekommen und folgt noch immer der Hattinger Straße. Es folgen die Haltestellen Kohlenstraße und Knoopstraße. Weiter geht es durch Alleen und eingepfercht zwischen Mehrfamilienhäusern nach Weitmar Mitte und der gleichnamigen Haltestelle. Hier dominieren nicht nur der rege Individualverkehr, sondern auch die zahlreichen Cafés und Geschäfte entlang der Straße. Im Straßenbahnwagen gehen nun die Lichter an, da die großen und mächtigen Bäume auf den Straßenseiten für Dunkelheit sorgen. Dennoch erahnt der aufmerksame Fahrgast auf der rechten Wagenseite einen Park. Es ist der Schlosspark vom Haus Weitmar. Der ehemalige Adelssitz existiert bereits seit dem 8. oder 9. Jahrhundert und wurde im 16. Jahrhundert zum Rittersitz. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Haus Weitmar weitestgehend zerstört, weshalb heute nur noch Ruinen mit modernen Aufbauten, die für Veranstaltungen genutzt werden, bestehen. Dennoch erahnt man aus der Straßenbahn heraus durch ein mächtiges Tor die Gebäude des Haus Weitmar.

Zwischen Güterbahnhof und Busbetriebshof

Unmittelbar nach dem Ende des Schlossparks und der Haltestelle Haus Weitmar überquert die 308 auf einer hohen Brücke die ehemalige Trasse der Güterbahn Dahlhausen – Weitmar. Keinen Kilometer von der Straßenbahnstrecke entfernt liegt das ehemalige Gelände des Güterbahnhofs Weitmar, von wo Strecken nach Bochum Nord und Langendreer führten. Die Strecke durch Weitmar gehörte zur Kohlensammelbahn Laer – Dahlhausen, welche bereits



Wie aus schon längst vergangenen Tagen wirken die dunklen Farbtöne in der Untergrundstation des Bochumer Hauptbahnhofs. Es handelt sich hier um die einzige Haltestelle der 308/318, wo regulär in andere Straßenbahnlinien umgestiegen werden kann

Trambegegnung auf der Hattinger Ruhrbrücke. Erst seit 2002 geht es hier zügig auf eigenem Gleiskörper Richtung Hattingen Mitte



Zeitgemäße Fahrgastinformation in den neuen Variobahnen der BOGESTRA

Henrichshütte Hattingen

Das ehemalige Gelände des Eisen- und Stahlwerkes Henrichshütte grenzt unmittelbar an die Strecke der 308. Die Henrichshütte entstand 1854 unter der Initiative von Graf Heinrich von Stolberg-Wernigerode aus dem Harz, nachdem Eisensteinvorkommen rund um Hattingen entdeckt worden waren. Mehrmalige Ausbauvorhaben und zahlreiche Besitzerwechsel unter anderem auch an die Lokomotiv- und Maschinenfabrik Henschel & Sohn bestimmten den Betrieb der Henrichshütte. So wurde mit der Zeit die Produktpalette immer umfangreicher: Von Schienen und Radsätzen bis hin zu Granaten und Teilen für die Weltraumindustrie. Auf dem 70 Quadratkilometer großen Gelände arbeiteten bis zur Stilllegung, die sich von 1983 bis in die Mitte des letzten Jahrzehnts hinzog, rund 10.000 Menschen. Der noch erhalten gebliebene Hochofen 3, welcher übrigens bestiegen werden kann, und wenige andere Relikte des Hüttenwerkes gehören heute zum LWL-Industriemuseum Henrichshütte. Viel erhalten geblieben ist allerdings nicht, denn der Großteil des Geländes ist heute ein Gewerbepark. Nur Straßennamen wie „Am Walzwerk“ oder „Am Stahlwerk“ erinnern noch an die frühere Bedeutung.

FFÖ

1811 den Betrieb aufnahm. Mit dem Niedergang des Bergbaus verlor die Strecke jedoch immer mehr an Bedeutung. Endgültig stillgelegt wurde als letztes der Güterbahnhof Weitmar im Jahr 1999.

Die 308 schwingt sich nach der erwähnten Brücke in einen Rechtsbogen und erreicht vorbei am Busbetriebshof Weitmar der BOGESTRA die Haltestelle Blankensteiner Straße. Alte Villen, Steinmauern und Mehrfamilienhäuser prägen nun die Fahrt durch die Allee. Unweit der Straßenbahnstrecke befindet sich links das Weitmarer Holz, ein großer Forst, welcher nicht nur zum Spazierengehen, sondern auch zum Besuch eines Wildgeheges einlädt.

Unterwegs auf einem Bergkamm

Nach der Haltestelle Am Buchenhain erreicht die Strecke den Stadtteil Linden. Links und rechts der Strecke geht es nun bergab, befindet sich die Strecke doch hoch oben auf einem Bergkamm. Zwischen kleineren Mehrfamilienhäusern folgen nun in kurzen Abständen die Haltestellen Nevelstraße, Am Röderschacht und Am Feldbrand. Neben der Straße erahnen die Fahrgäste zwischen den Häusern hindurch viel Wald und Felder. Während die Neigung der abzweigenden Straßen nach rechts noch angenehm er-

scheint, sieht es auf der anderen Seite schon deutlich steiler aus: Tief hinunter gehen die Blicke ins Tal der Donnerbecke und weit hinten auch ins Ruhrtal. Da die 308 hinunter zur Ruhr möchte, geht die Strecke in ein leichtes Gefälle in einer schier endlosen Allee über. An der Haltestelle Südbad fällt die bereits 139 Jahre alte evangelische Christuskirche auf, genauso wie rund 150 Meter weiter die 126 Jahre alte katholische Liebfrauenkirche. Mittlerweile fährt die 308 durch das Zentrum von Linden. So säumen Geschäfte und Cafés die Straßenseiten. Nach der folgenden Haltestelle Linden Mitte zweigt die 318 nach Dahlhausen von der 308 ab. Während es für die 318 erst einmal wieder auf einen Berg geht, schwingt sich die 308 nach links und folgt steil bergab der Hattinger Straße. Immerhin gilt es noch rund 70 Meter bis hinunter zur Ruhr zu überwinden.

Steil herunter zur Ruhr

Auf Gefälle folgen immer kleine Steigungen und die Gleise der Straßenbahn suchen sich ihren Weg durch die enge Allee. Nach der Haltestelle Kesterkamp folgen die Haltestellen Lewackerstraße und Surenfeldstraße. Von dort geht es vorerst halbwegs ebenerdig zwischen Feldern zur Haltestelle Surenfeld und anschließend über die Stadtgrenze nach Hattingen. Mit dem Halt an der Haltestelle Oberwinzerfeld ist das Bochumer Stadtgebiet nun endgültig passé und auch das Gefälle wird wieder spürbar. Immer steiler windet sich die 308 nun in einer langen Rechtskurve zur Haltestelle Denkmalstraße. Nach rund 600 Metern ist der „Abstieg“ endlich geschafft und an der Haltestelle Hattingen Ruhrbrücke wechseln die Fahrgäste.

Natur trifft Industrie

Schon seit der Tunnelausfahrt an der Haltestelle Bergmannsheil verläuft die 308 komplett ohne eigenen Gleiskörper. Damit ist jetzt allerdings Schluss und die Gleise biegen scharf nach links ab, verlassen die Straße und treffen in einem weiten in Steigung liegenden Rechtsbogen auf die vierspurige Bochumer Straße. Parallel zu dieser geht es nun in einem weiten Linksbogen mit geneigten Gleisen und zügigem Tempo über die Ruhrbrücke. Nach Überquerung der Ruhr folgen weite Felder mit Kühen und der Blick der Fahrgäste schweift zur linken Wagenseite ab: Ein rund 55 Meter hoher Hochofen und ein danebenliegender Industrieschornstein dominieren den Ausblick aus der Tram. Sie sind die letzten Refugien der ehemaligen Henrichshütte, einem großen Hüttenwerk, welches ab 1854 Eisenerz in Stahl und Eisen wandelte.

Ganz nah dem Globus in die Altstadt

Ebenso auffällig wie der Hochofen ist auch ein hohes Gebäude auf der ehemaligen



Einen kurzen Blick erhascht man aus dem Schlosspark des Hauses Weitmar auf die 308

In Linden Mitte trennen sich die Wege der 308 und 318. Nach Hattingen geht es nun kräftig den Berg hinab, während rechts die Strecke nach Bochum-Dahlhausen abzweigt





Inmitten von Alleen ist die Tram rund um die Haltestelle Lewackerstraße unterwegs. Wenn es nach dem Willen der BOGESTRA geht, werden hier bald keine MGT6D mehr unterwegs sein, denn der Ersatz der gesamten Flotte wird schon vorbereitet

Ziel erreicht! Nach kurzem Aufenthalt an der Ausstiegshaltestelle steht der Wagen 441 schon wieder am Stumpen, um neue Fahrgäste einsteigen zu lassen, die nach Bochum wollen – alle zehn Minuten lässt sich diese Szenerie beobachten

Henrichshütte, dessen Kuppel auf dem Dach wie ein Globus geformt und angemalt ist. Es ist der SatKomRuhr, ein ehemaliger Bunker, welcher von 2000 bis 2002 einen dreistöckigen Aufbau erhielt und heute dem Gewerbe und für Veranstaltungen zur Verfügung steht. Dennoch hat auch heute noch der Bunker unter dem neuen Aufbau eine wichtige Sicherheitsfunktion: Er dient als Hochsicherheitstrakt für Serveranlagen.

Die Blicke auf die Henrichshütte sind in der Straßenbahn schnell vorüber, denn schon erreicht die 308 wieder Häuserreihen. Am Ende der Ruhrbrücke überquert sie nun die mittlere Ruhrtalbahn. Vom auf der rechten Wagenseite erkennbaren S-Bahnhof Hattingen zweigt diese ab und folgt der Ruhr Richtung Witten-Bommern und Hagen. Die 1869 erbaute Strecke verlor bereits 1971 ihren Personenverkehr und dient seitdem nur noch einem spärlichem Güterverkehr. Allerdings sind seit 2005 Schienenbus- und Dampfzüge im Museumsverkehr des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen auf der Strecke unterwegs.

Die historische und vom Fachwerkstil geprägte Hattinger Altstadt lädt immer zu einem Besuch ein



Die 308 fährt nun in die Haltestelle Bahnhofstraße ein und folgt anschließend der Martin-Luther-Straße. Parallel zur 308 verläuft die S-Bahnlinie 3 in einem tiefen Trog, bis beide Strecken schließlich die Haltestelle Hattingen Mitte erreichen. Ein rechts liegender Bahnsteig, eine große Fußgängerüberführung und die Treppen hinunter zur S3 kennzeichnen den Endpunkt der 308. Nach rund 48 Minuten Fahrt kommt sie hier zum Stehen, verweilt wenige Minuten und rückt dann zum Einstiegsbahnsteig vor. Allerdings erst wenn der Gegenzug sich wieder auf Fahrt nach Gerthe macht.

Von der Straßenbahnhaltestelle ist es nicht weit bis zur sehenswerten Hattinger Altstadt. Geprägt ist diese durch ihren historischen Fachwerkbaustil, die engen Gassen, zahlreiche Cafés und Restaurants, das von 1576 stammende Rathaus und dem schiefen Turm der St.-Georgs-Kirche. Ein krönender Abschluss für eine Fahrt mit der 308!

Felix Förster



Triebwagen 23 und KSW-Beiwagen 243 auf der Olvenstedter Straße in Stadtfeld
FRANK RÜCKERT

Oldies dank Wasserschaden

Magdeburg: Veteranen im Plandienst ■ Der Bruch einer dicken Trinkwasserleitung sorgte am 29. August 2016 für außergewöhnliche Einsätze einiger Straßenbahn-Veteranen. Die planmäßig vorgesehenen Züge durften nicht aus den Depots ausrücken

Wegen des Bruches einer Trinkwasserleitung von 70 Zentimetern Durchmesser unter der Hauptverkehrsader Halberstädter Straße an der Ecke Leipziger Straße konnten morgens zum Betriebsbeginn keine Straßenbahnen Richtung Sudenburg, Diesdorf und Olvenstedt ausrücken. Weil die Stadtwerke Magdeburg das Leck unter der von Wasser und Schlamm überfluteten Straße zunächst lokalisieren mussten und nicht auszuschließen war, dass die Gleise der Straßenbahn unterspült worden waren, war in den Stadtteilen Sudenburg, Stadtfeld und Olvenstedt kein Straßenbahnverkehr möglich.

Betriebshöfe abgeschnitten

Die beiden MVB-Betriebshöfe befinden sich an den Netz-Enden in Rothensee und Westerhüsen, so dass durch die Havarie, die sich in den frühen Morgenstunden ereignete, kein Straßenbahnzug im westlichen Netzteil fahren konnte. Derzeit ist durch den Bau des sogenannten Citytunnels am Hauptbahnhof ohnehin der direkte Straßenbahnverkehr vom Stadtzentrum nach Stadtfeld und Olvenstedt ersatzlos unterbrochen. Die ersten Stunden nach der Havarie überbrückten die Omnibusse der Nachtverkehrslinien: Die Fahrerinnen und Fahrer hängten an ihre Nachtschichten noch einige Runden Schienenersatzverkehr dran, um einen Notverkehr zu sichern. Um für den folgenden „planmäßigen“ Schienenersatzverkehr auf den betroffenen Straßenbahnlinien Busse frei zu bekommen und möglichst effektiv einsetzen zu können, bediente der Verein IGNah die Linie 1 mit vier Kursen im 15-Minuten-Takt mit historischen Straßenbahnen zwischen Diesdorf und Olvenstedter Platz über Damaschkeplatz.

Vier Kurse mit den Veteranen

Zum Einsatz kamen die Tatrawagen Tw 1001 + Bw 2001, Tw 1120 solo sowie die Altbauwagen Tw 124 + Bw 342 und Tw 23 mit KSW-Bw 243. Als einzige Straßenbahnen konnten die Wagen der historischen Fahrzeugflotte vom Depot Sudenburg aus eingesetzt werden, ohne die Havariestelle passieren zu müssen. Diese Idee, welche von der MVB-Leitstelle gemeinsam mit den IGNah-Vereinsmitgliedern realisiert wurde, rief der Störung zum Trotz eine ungeahnt große, positive Resonanz in den sozialen Netzwerken hervor. Die sonst oft harsche Kritik der Fahrgäste auf der Facebook-Seite der MVB wich für einen Tag einer ungewöhnlich gelassenen, humor- und verständnisvollen Stimmung. Einige Facebook-User meinten sogar, dass sie überlegen, ob sie nicht etwas Dringendes in Diesdorf zu erledigen hätten, um eine Ausrede zu haben, gerade jetzt mit der historischen Straßenbahn fahren zu müssen.



Nostalgischer Charme der alten Bahnen zaubert ein Lächeln in die Gesichter der Leute. Begegnung zweier Züge auf der Diesdorfer Straße/Ecke Arndtstraße THOMAS OPP



Triebwagen 1120 fährt in die Wendeschleife Olvenstedter Platz ein. In der Gegenrichtung warten Fahrgäste vergeblich auf eine Straßenbahn, sie werden gleich zur Abfahrtshaltestelle in der Schleife wechseln und in den Tatrawagen einsteigen MVB-FACEBOOK

Die Mitglieder des Verein IGNah, welche die historische Fahrzeugflotte der MVB mit großem persönlichen Einsatz betreuen, haben den Straßenbahn-Oldtimern mit dieser Aktion zu noch größerer Sympathie bei der Magdeburger Bevölkerung verholfen. Und die Geschäftsführung der MVB weiß nun, dass die IGNah´ler keine „Spielemaxen“, sondern echte Fachleute sind, die in kurzer Zeit sogar einen Linienverkehr ins Rollen bringen können. Infos zur IG: www.ignah.net RALF KOZICA



GT8 581 steht noch als technisches Wrack in Graz und wird wohl verschrottet werden – gut zu erkennen ist das Wuppertaler Mittelteil mit der höheren Regenrinne am Dach. Die Aufnahme erinnert an bessere Zeiten...



Altwagen adé

Umbruch in der Steiermark ■ Bis vor fünf Jahren war Graz noch eine Hochburg von klassischen Straßenbahnen unterschiedlichster Bauarten. Doch mit der fortschreitenden Auslieferung von Variobahnen hat sich das Bild gewandelt. In diesem Jahr ist die letzte Variobahn in den Einsatz gelangt – dafür stehen viele Altwagen auf dem Abstellgleis

Es war ein langer Weg – aber die Holding Graz LINIEN, zuständig für den Straßenbahnverkehr in der österreichischen Stadt, hat es geschafft: Mit der Inbetriebnahme der letzten von insgesamt 45 Stadler-Variobahnen in diesem Jahr ist die Modernisierung des Wagenparks nach über fünf Jahren vorerst abgeschlossen und der Fuhrpark auf den sechs im normalen Tagesverkehr betriebenen Linien weitgehend barrierefrei. Denn zu den Variobahnen gesellen sich noch zwölf dem N-/M-Wagen nachempfundene SGP-Lizenzbauten mit Niederflurmittelteil und 18 Flexity-Niederflurwagen von Bombardier der Baujahre 2000–2001. Was für den Verkehrsbetrieb und für seine Fahrgäste eine große und wichtige Leistung ist, schmerzt dafür allerdings umso mehr die Freunde der kultigen Hochflur-Straßenbahnen. Denn Graz war selbst nach Auslieferung der ersten Variobahnen noch ein Muss-Betrieb für jeden, der auf klassische Rundungen bei Straßenbahnen steht. Ein Grund für uns, noch mal zu schauen, welche Klassiker und interessanten Umbauten in Graz in den vergangen fünf Jahren auf dem Abstellgleis gelandet sind!

Sechs- und Achtachser überleben lange

Zu den ältesten Triebwagen im Grazer Netz gehörten bis vor wenigen Jahren die Sechsachser der Reihe 261–283 aus den Jahren 1963-1965. Die Fahrzeuge sahen aus wie klassische DÜWAG-Gelenkwagen, waren aber tatsächlich „nur“ Lizenzbauten von SGP/Lohner. Obwohl Graz ab Werk ausschließlich sechsachsige Triebwagen dieser Bauart beschaffte, fuhr gegen Ende der 1990er-Jahre plötzlich auch die achtachsige Version mit Mittelteil durch Graz. „Schuld“ daran war ein Frontalzusammenstoß zweier Sechsachser der Reihe 260. Die Vorderteile der beiden Triebwagen wurden dabei so stark beschädigt, dass sie neu gebaut werden mussten. Zur gleichen Zeit stand die Ausmusterung der letzten von insgesamt 21 aus Wuppertal übernommenen GT8 an. Die Werkstatt fand damals, dass es eigentlich zu schade wäre, die sich noch gut in Schuss befindlichen Wuppertaler Mittelteile zu verschrotten. So raubte man probeweise zwei Wuppertalern GT8 ihre Mittelteile samt Drehgestell und Achsen und baute diese Spenderteile in die beiden Unfallwagen ein. Verglichen mit der Beschaffung von längeren Neufahrzeugen konnte der Verkehrsbetrieb auf diese Art praktisch zum Nulltarif das Fassungsvermögen seiner vorhandenen Fahrzeuge deutlich vergrößern.

Viele Umbau-Aktionen

Aus diesem Grund baute man zwei weitere Sechsachser in Achtachser um und reihte die Umbauten als Wagen 581–584 in den Fuhrpark ein. Dass es sich bei den Achtachsern um nachträglich verlängerte Wagen handelte, war schon von außen ganz einfach an den anderen Fenstern im Mittelteil und der im Dachbereich deutlich höher verlaufenden Regenrinne zu sehen. Diese interessanten Umbauten waren zusammen mit den im Laufe der Jahre übrig gebliebenen Sechsachsern noch bis zur fortschreitenden Auslieferung der Variobahnen im täglichen Linieneinsatz zu beobachten. Mit den Variobahnen gab es seit 2010 vor allem Probleme wegen des Lärms und der Erschütterungen, die diese Neuwagen verursachten. Anwohner von Straßenbahnstrecken hatten sich massiv darüber beschwert, was letztlich zu einer Reihe von geräuschsenkenden Umbaumaßnahmen an den Variobahnen geführt



Vor allem in der Frühspitze sind die GT8-Lizenzbauten als letzte Hochflurwagen im Einsatz. Sie werden voraussichtlich noch bis 2032 in Graz zu sehen sein



In der Grazer Innenstadt: GT8 530 auf dem Weg nach St. Peter

Generationenwechsel: So sehen die neuen Variobahnen von Stadler aus, von denen mittlerweile alle 45 in Graz im Einsatz stehen. 2014 waren sie von den bereits ausgemusterten Klassikern GT8 582 und GT6 268 eingerahmt – beide sind mittlerweile ans rumänische Braila verkauft worden



und die Einsatzzeit der Reihen 260 und 580 noch ein wenig verlängert hat.

Wiener Sechsachser helfen aus

Im Jahr 2013 waren sie zuletzt noch auf morgendlichen Verstärkerkursen zu sehen – oder eben wenn sonst einmal gerade „Not an der Bahn“ war. Mit Wagen 584 wurde im Januar 2015 schließlich der letzte Grazer Lizenz-Gelenkwagen mit klassischer DÜWAG-Front ausgemustert. Nachdem im Laufe der Jahre bereits zahlreiche Sechsachser der Reihe 260 verschrottet wurden, gingen im Sommer 2016 die sechs Sechsachser 263, 265, 268, 271, 278 und 279 und die drei Achtachser 582–584 auf die Reise ins rumänische Braila. In Graz vorhanden sind lediglich noch die Sechsachser 267 als Museumswagen sowie abgestellt 262 als Arbeitswagen und 581.

Aber Moment: Noch immer stehen mehrere Fahrzeuge auf Grazer Gleisen, die den Sechsachsern der Reihe 260 zum Verwechseln ähnlich sehen! Das liegt an einem Fahrzeugengpass, mit dem der Betrieb im Jahr 2007 zu kämpfen hatte. Da der Vertrag für die 45 Variobahnen praktisch gerade erst unterzeichnet war und bis zur Inbetriebnahme der Neuwagen noch Jahre vergehen würden, kaufte der Verkehrsbetrieb drei klassische Sechsachser bei den Wiener Linien, lackierte sie in den eigenen Hausfarben und setzte sie mit den Nummern 291–293 in der Regel in der morgendlichen Frühspitze ein. Immerhin fünf Jahre konnten sich die „Wiener“ in der Steiermark noch nützlich machen. Von Weitem waren sie schon daran zu erkennen, dass der „normale“ Linienkasten auf der Frontmitte fehlte und stattdessen ein seitlich angebrachtes rundes Liniensignal auf dem Dach thronte. Im Herbst 2012 verabschiedete sich mit diesen Gebrauchtwagen die nächste Baureihe aus dem Liniendienst der Grazer Straßenbahn. Die Holding Graz LINIEN sucht nach wie vor nach Käufern für die Fahrzeuge.

Duisburger GT8 verlassen das Stadtbild

Wir wechseln kurz die Stadt: Die Duisburger VerkehrsGesellschaft (DVG) kämpft über 1.000 Kilometer nördlich von Graz gerade mit den offensichtlichen Versäumnissen der vergangenen Jahre. Zeitweise war fast die Hälfte der 45 Straßenbahnen wegen starker Rostschäden außer Betrieb. Kaum zu glauben, welchen Luxus sich Duisburg noch Anfang der 1990er-Jahre leisten konnte: Durch Eröffnung des Stadtbahntunnels unter der Innenstadt konnten ab 1992 keine klassischen Einrichtungswagen mehr eingesetzt werden – die heute schadhaften GT10NCDU übernahmen, damals noch als Achtachser, den Verkehr auf den Straßenbahnlinien. Noch lange vor den klassischen

Aus und vorbei: Die Duisburger GT8 Typ Mannheim fahren mittlerweile nicht mehr durch die prachtvolle Fußgängerzone in Graz. Hier waren sie aber trotzdem länger im Einsatz als in ihrer alten Heimat im Ruhrgebiet

DÜWAG-Achtachsern stellte die DVG die erst in den Jahren 1971–1973 und damit nicht einmal 20 Jahre alten GT8 des Typ Mannheims ab, unter anderem, um keine weiteren Hauptuntersuchungen an den Fahrzeugen vornehmen zu müssen und sie stattdessen weiterverkaufen zu können. So kamen in den Jahren 1989 bis 1991 insgesamt 17 Duisburger GT8 Typ Mannheim nach Graz. Für den dortigen Verkehrsbetrieb war der Kauf dieser jungen Wagen ein Glücksfall, denn er hatte bereits zehn optisch fast baugleiche bei SGP in Lizenz gebaute Achtachser im Bestand. Bevor die Duisburger in Graz in Betrieb gingen, wurden sie gründlich überholt, neu lackiert und technisch angepasst. Dazu gehörte unter anderem auch, dass der Pantograph weiter nach vorne versetzt wurde – praktisch an die „gewohnte" Stelle, denn in Duisburg waren die Pantographen in Höhe der zweiten Tür des A-Teils angebracht. Zudem erhielten die GT8 einen Liniennummernkasten an der Front. So gingen die Fahrzeuge mit den Nummern 521–537 in Betrieb.

Noch dürften die Duisburger fahren

Kaum zu glauben, aber was in Duisburg seinerzeit zwangsweise „entsorgt" wurde, hat in Graz noch rund 25 Jahre gute Dienste geleistet. Denn selbst nach Auslieferung der ersten Variobahnen standen noch fast alle Duisburger GT8 in Graz im täglichen Ein-

Ein „Überlebender"

Von den aus Wuppertal übernommenen GT8 hat – obwohl die Wagen in Graz viele Probleme bereitet haben – bis heute der Wagen 566 (ex Wuppertal 3813) als letzter Wuppertaler Gelenkwagen „überlebt". Allerdings ist der Wagen seit fast 20 Jahren abgestellt, zwischenzeitlich gab es auch Gerüchte, das Fahrzeug könnte verschrottet werden. Aktuell nutzt das Tramway Museum Graz den GT8 als Lager, eine Aufarbeitung ist derzeit ebenso wenig vorgesehen wie eine Verschrottung. Kaufinteressenten können sich gerne beim Tramway Museum melden: tramway-museum-graz@chello.at. Vielleicht gibt es für das einmalige Schätzchen ja noch eine museale Zukunft in Deutschland?

Wagen 293 ist einer der drei aus Wien übernommenen Sechsachser und steht noch zum Verkauf. Obwohl das Fahrzeug mit den typisch österreichischen Halbfenstern nur als Notreserve beschafft wurde, war es bis zu seinem letzten Einsatztag in einem sehr gepflegten Zustand



Weil es so schön ist, noch einmal: Ein Duisburger GT8 in seiner ganzen Pracht in der Grazer City, hier am Riesplatz! 13 dieser Wagen warten auf den Verkauf oder die Verschrottung – ob sich noch ein Käufer für die betagten, aber zuverlässigen Fahrzeuge findet?

satz. Erst im Laufe der Jahre 2013 und 2014 wurden die Einsätze spürbar weniger. In den Ferien waren sie schließlich gar nicht mehr im Netz unterwegs. Im Herbst 2014 standen die Duisburger kurz vor dem Ende. Mit etwas Glück konnten noch mehrere Kurse ganztägig beobachtet werden, manchmal aber auch gar keiner. Mittlerweile haben nur noch vier Duisburger GT8 eine gültige Zulassung und dürften damit theoretisch noch eingesetzt werden, praktisch passiert das allerdings nicht mehr. Einige GT8 sind bereits verschrottet worden, neun Fahrzeuge warten derzeit noch abgestellt auf ihr weiteres Schicksal. Die Graz Holding LINIEN erklärt gegenüber dem *Strassenbahn-Magazin*, dass man sich im Moment noch um einen Verkauf der Fahrzeuge bemühe, andernfalls würden sie verschrottet. Der museale Erhalt eines GT8 ist noch nicht abschließend geklärt. Mit dem Ausscheiden der letzten Duisburger aus dem aktiven Liniendienst ist vorerst die letzte Baureihe vom Grazer Netz verschwunden. Und trotzdem: So ganz vorbei ist es mit den Altwagen in Graz aber immer noch nicht!

Mit Auslieferung der Variobahnen ging ab 2010 auch die Zeit der letzten Sechsachser in Graz vorüber. Wagen 279 wurde 2014 ausgemustert, hier noch in der Wendeschleife in Andritz



GT8-Lizenzbauten bis 2032?

Mit den SGP-Lizenzbauten der Reihe 501–510 aus 1978 fahren noch immer hochflurige Straßenbahnen mit der klassischen Typ Mannheim-Front durch Graz, wenn auch meist nur noch in der Frühspitze oder wenn gerade keine anderen Fahrzeuge verfügbar sind. Da die Instandhaltung der Steuerung kompliziert ist und es für die verbauten Sie-

Ausmusterungen Lizenzwagen

Serie	Fahrzeug Nr.	Ausgeschieden
260	263	März 2013
260	265	April 2013
260	268	Juni 2013
260	271	Juli 2012
260	278	August 2013
260	279	September 2014
580	581	Dezember 2012
580	582	November 2013
580	583	September 2013
580	584	Januar 2015

Noch längst nicht ausgedient haben die dem N-Wagen nachempfundenen Lizenzbauten mit den Betriebsnummern 601–612 und nachträglich eingefügtem Niederflur-Mittelteil – warum die ältere Dame den Hochflurteil des Wagen erklimmt, bleibt wohl ihr Geheimnis

mens-Platinen keinen Ersatz mehr gibt, war sogar mal kurzzeitig im Gespräch, die Lizenz-Achtachser noch vor den Duisburger GT8 auszumustern. Stattdessen bekommt die Reihe 500 jetzt sogar eine neue Steuerung eingebaut, um weiterhin in der Frühspitze oder beim Ausfall anderer Bauarten einspringen zu können. Der Betrieb hat auf Nachfrage erklärt, dass die Fahrzeuge durch die Modernisierung auf 16 Jahre abgeschrieben werden. Das bedeutet, dass sie bis in das Jahr 2032 einsatzbereit bleiben sollen!

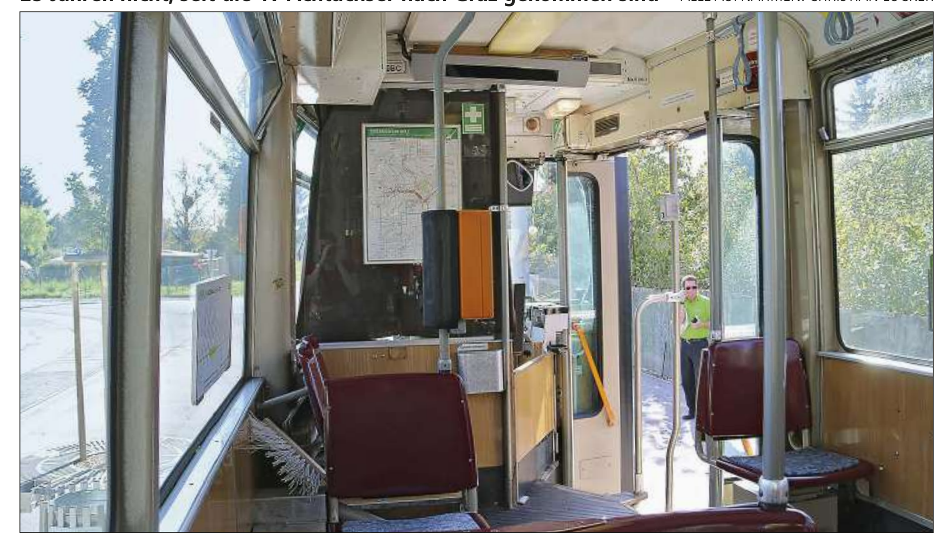
Ein ähnlich langes Leben sollen auch die zwölf dem N-Wagen nachempfundenen Lizenzbauten 601–612 mit Niederflurmittelteil aus 1989 noch vor sich haben, wobei diese im Falle einer weiteren Neuwagenbestellung nach heutigem Stand wegen ihres Niederflurteils erst nach der Reihe 500 ausgemustert werden sollen. Was man den „Hängebauchschweinen“ nicht ansieht: Mit ihnen fahren noch immer uralte Relikte aus Wuppertal durch Graz. Denn als die Reihe 600 im Jahr 1999 um das Niederflurmittelteil verlängert wurde, war pro Fahrzeug auch ein zusätzliches Drehgestell nötig – und das spendeten eben die in Graz verschrotteten Wuppertaler GT8.

Graz wandelt sich

Viel ist nicht mehr übrig von der Altwagen-Hochburg Graz – dafür ist das Unternehmen heute modern und fahrgastfreundlich aufgestellt, also so wie es sein soll, um Autofahrer vom Umstieg auf den Nahverkehr zu überzeugen. Der Fahrzeugpark ist fast ausschließlich niederflurig, viele Strecken sind in den vergangenen Jahren saniert oder verlängert, die Haltestellen barrierefrei ausgebaut worden. Unterhalb des Hauptbahnhofes ist eine Straßenbahn-Station entstanden, die einen direkteren Umstieg zu den Zügen der ÖBB ermöglicht. Bis zum Jahr 2018 soll nach derzeitigen Planungen auch die Linie 1 auf dem Abschnitt nach Mariatrost für Variobahnen zugelassen sein.

Und für Nostalgiker bleibt in Mariatrost ja noch das Straßenbahnmuseum, das unter anderem zur Adventszeit Sonderfahrten im Grazer Netz anbietet – zum Beispiel auch mit dem jüngsten Museumswagen der Stadt: Dem Sechsachser 267! CHRISTIAN LÜCKER

Der klassische Innenraum eines Duisburger GT8: Viel verändert hat sich in den vergangenen 25 Jahren nicht, seit die 17 Achtachser nach Graz gekommen sind ALLE AUFNAHMEN: CHRISTIAN LÜCKER



Zwei Tage DÜWAG

Düsseldorf: Sechs Klassiker im Sondereinsatz

Der 70. Geburtstag von Nordrhein-Westfalen machte es möglich: Im Zehn-Minuten-Takt rollen am letzten August-Wochenende historische DÜWAGs der Rheinbahn durch Düsseldorf, um die Besucher der großen Geburtstag-Party durch die Stadt zu fahren

Zum 70. Geburtstag des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen gab es vom 26. bis zum 28. August 2016 ein dreitägiges Bürgerfest in der Landeshauptstadt Düsseldorf mit dem Namen „NRW-Tag 2016". An mehreren Standorten, hauptsächlich im Bereich zwischen Oberkasseler Brücke und Medienhafen links und rechts des Rheins, boten Stadt, Land, Vereine und Verbände ein buntes Feier-Programm mit vielen Ständen und Attraktionen.

DÜWAGs im Zehn-Minuten-Takt

Um für den Ansturm von letztlich rund 600.000 Besuchern gewappnet zu sein – die erwarteten eine Million Besucher konnten möglicherweise aufgrund des heißen Wetters nicht gezählt werden –, setzte die Rheinbahn am Samstag und Sonntag tagsüber in Zusammenarbeit mit dem Verein „Linie D – Arbeitsgemeinschaft historischer Nahverkehr Düsseldorf e.V." auf der Straßenbahnstrecke zwischen dem Düsseldorfer Hauptbahnhof und der Schleife am Polizeipräsidium zusätzlich zu den regulären Zügen der Linie 709 auch historische Bahnen ein. Diese verkehrten in dichtem Takt samstags alle zehn Minuten und zeitweise durchgehend bis zur Schleife an der Bruchstraße. Am Sonntag wurde alle 15/20 Minuten gefahren, dabei teilweise bis zum Südfriedhof und ebenfalls zur Schleife Bruchstraße verlängert.

Wegen der erwarteten Fahrgastzahlen und des dichten Taktes kamen ausnahmslos sechs- oder achtachsige DÜWAG-Gelenkwagen aus den 50er- und 60er-Jahren zum Einsatz – teilweise mit Beiwagen verstärkt. Die Fahrten erfreuten sich großer Beliebtheit bei den Besuchern, und der dichte Takt lockte bei dem sonnigen Wetter auch zahlreiche Fotografen an die Strecke.

Michael Kochems





Die eingesetzten Garnituren

- GT8: 2663 (am Sonntag als GT8 + B4: 2663 + 1689)
- GT8: 2498 (ehemals D-Bahn Fernlinienwagen)
- GT8 + B4: 2656 + 1206 (besitzt beidseitige Türen)
- GT6 + B4: 2701 (ehemals Neusser Straßenbahn) + 1680
- GT6 + B4: 2432 (100. Gelenkwagen der Rheinbahn) + 1700
- Nur am Samstag GT6 + B4: 2501 (erster DÜWAG-GT6 überhaupt) + 1689

Ursprünglich für die Fernlinie D nach Duisburg wurde der Triebwagen 2498 mit seinem Doppelscheinwerfer im Jahre 1960 beschafft, hier nahe der Haltestelle Landtag

Als wäre die Zeit stehen geblieben – ein paar Details außer Acht gelassen, so könnte die Begegnung der Sechsachser 2701 und 2432 in der Schleife am Polizeipräsidium auch vor 25 Jahren aufgenommen worden sein

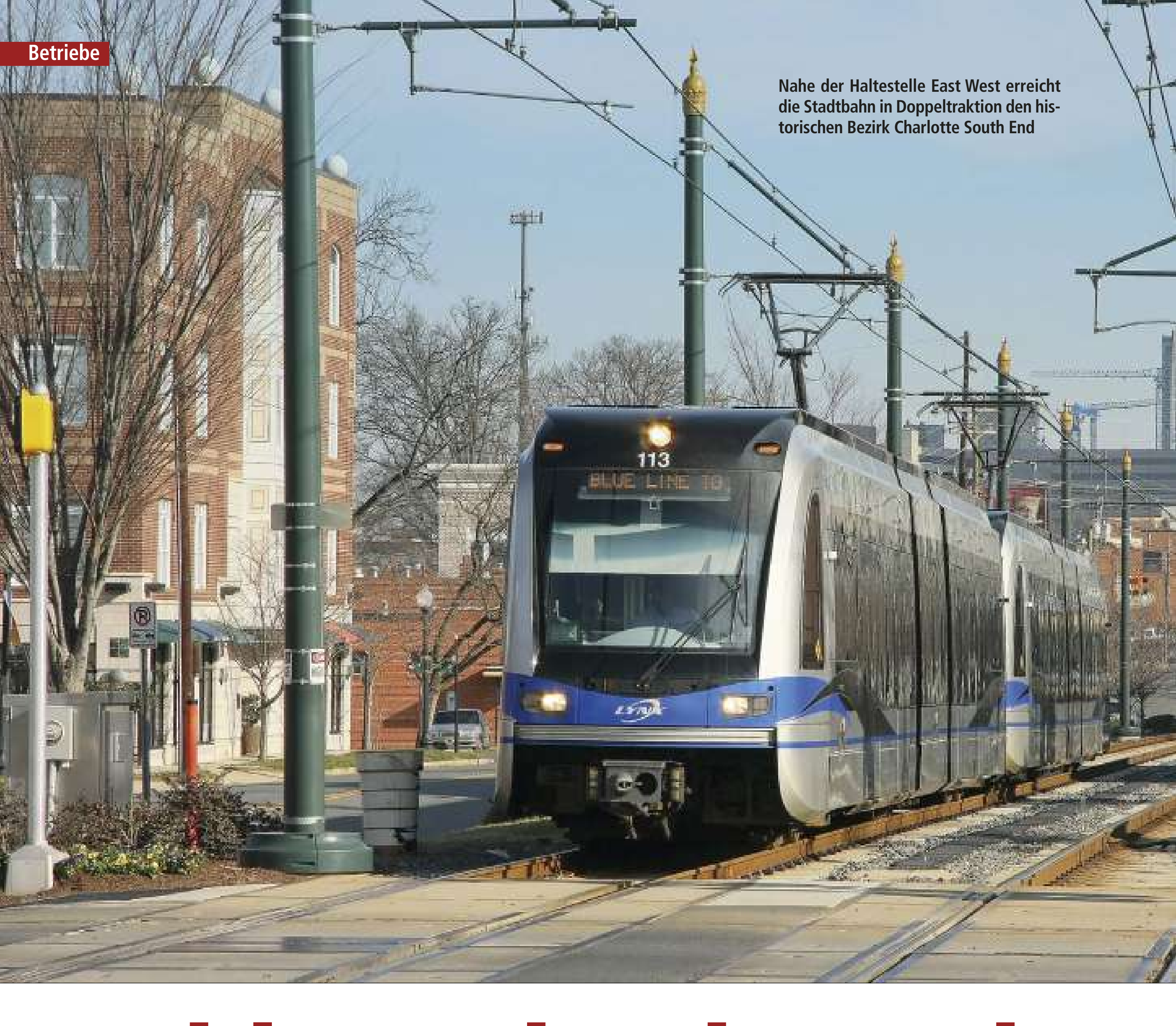
ALLE AUFNAHMEN: MICHAEL KOCHEMS



Triebwagen 2663 verlässt die Haltestelle Worringer Platz. Das für den Winterdienst vorgehaltene Fahrzeug zeigt mit seiner Seitenwerbung die enge Zusammenarbeit der Rheinbahn mit dem Verein „Linie D"



Der GT6 Nr. 2501 von 1956 ist der erste Triebwagen dieses Typs überhaupt, der bei der DÜWAG gebaut worden ist. Er trägt eine Lackierungsvariante entsprechend seinen frühen Einsatzjahren



Nahe der Haltestelle East West erreicht die Stadtbahn in Doppeltraktion den historischen Bezirk Charlotte South End

Schlau wie ein Luchs

LYNX in Charlotte ■ Katz' und Luchs und Straßenbahn? All das gibt es in Charlotte. In der Stadt im Osten der USA wurde die Straßenbahn 1938 aufs Abstellgleis geschickt, doch sie kam wieder. Erst 1996 mit einer Nostalgie-Straßenbahn, dann 2007 mit einer Stadtbahn und seit 2015 auch mit einer Straßenbahn. Ein Stadtrundgang auf leisen Pfoten

Charlotte ist mit gut 800.000 Einwohnern die größte Stadt des US-Bundesstaates North Carolina. Sie befindet sich nahe der Grenze zum Nachbarstaat South Carolina in Mecklenburg County, dessen Verwaltungssitz sie auch ist. Charlotte blickt auf eine verhältnismäßig lange Geschichte zurück. Vor der ersten Besiedlung durch Einwanderer aus Europa lebten hier vor allem Sioux-Indianer. Die Stadt entstand 1768 als amtlich eingetragene Stadt Charlotte Town. Sie wurde nach Charlotte von Mecklenburg-Strelitz, der deutschen Gattin des englischen Königs Georges III., benannt. Die in der Namensgebung ausgedrückte Loyalität währte jedoch nicht lange. Schon 1775 sollen einige Bürger Charlottes die Mecklenburg Declaration of Independence unterzeichnet haben, die später in einer Kopie an Thomas Jefferson geschickt wurde und diesem in Teilen als Vorlage zur Unabhängigkeitserklärung der USA gedient haben soll. 1799 erfolgte in Charlotte der erste Goldfund in





Ein Stadtbahnzug fährt aus der Haltestelle East West in Richtung Süden aus

Eine Doppeltraktion verlässt nahe der Haltestelle Carson den Stadtkern

AUFNAHMEN, WENN NICHT ANDERS ANGEGEBEN, BERNHARD KUSSMAGK



den USA, und er war Auslöser für den Goldrausch. In den Folgejahren wurden in der Region viele Goldadern entdeckt, jedoch erreichte der Goldrausch wegen der enormen Goldfunde im Westen nie vergleichbare Ausmaße. Charlotte wuchs als Handelsplatz inmitten reichen Farmlandes heran, später siedelte sich Industrie an.

Fern- und Nahverkehr

Heute ist Charlotte ein sehr wichtiges Finanzzentrum und der Flughafen Charlotte Douglas International Airport ist aufgrund der günstigen geografischen Lage ein wichtiger Zielort im Luftverkehr von und nach Europa. Charlotte steht auf dem ersten Platz im Ranking der „wirtschaftlichen Stärke" und in der Kategorie „Amerikas beste Lebensqualität". In Charlotte haben die University of North Carolina at Charlotte sowie die Pfeiffer University ihren Sitz. Die halbstaatliche Eisenbahngesellschaft Amtrak verbindet Charlotte mit New York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Richmond und Raleigh im Norden sowie mit Atlanta, Birmingham und New Orleans im Süden. Charlotte wird durch das Charlotte Area Transit System (CATS) erschlossen. CATS betreibt ein Busnetz mit Stadt- und Expressbuslinien, auch über die Stadt- und Bundesstaatsgrenzen hinaus nach North Carolina und nach South Carolina sowie eine Stadtbahn- und eine Straßenbahnlinie.

Wie viele Städte der USA verfügte auch Charlotte einst über ein Tramnetz. Im Mai 1891 fuhr die erste Elektrische, sie war allerdings bereits ab 1938 Geschichte. Ein Verein, die Charlotte Mecklenburg Historic Landmarks Commission, unternahm vor über 25 Jahren den Versuch, Straßenbahnen in die Stadt zurückkehren zu lassen und verbliebene Reste aufzuspüren. So wurde Triebwagen 85 in Huntersville entdeckt, der in der eigenen Werkstätte der Straßenbahn Charlotte Dilworth Trolley Barn zusammen mit sieben identischen Wagen 1927 gebaut worden war. Es war der Wagen, der 1938 anlässlich der Stilllegung der Tram die letzte Fahrt absolvierte. Er gelangte nach mehreren Verwendungszwecken schließlich als Teil eines Hauses nach Huntersville. Im April 1988 konnte er erworben und geborgen werden.

Die erste Fahrt per Dieselgenerator

Im gleichen Jahr erfolgte die Gründung der Charlotte Trolley Inc. Nach mehreren Anläufen gelang es, eine etwa 100 Meter lange Demonstrationsstrecke in Betrieb zu nehmen. Schließlich wurde 1996 zwischen der City und dem historischen Charlotte South End eine 3,4 Kilometer lange Strecke mit elf Haltestellen in Betrieb genommen, die die Trasse einer Eisenbahnlinie benutzte. Zum Einsatz gelangte der aufgearbeitete Wagen 85, der einen angehängten Dieselgenerator,





der elektrische Energie erzeugte, zog.

Zum Einsatz kamen neben dem Wagen 85 weitere Triebwagen. Wagen 1 stammte aus Piräus, er war ursprünglich als Wagen 60, gebaut 1914, im Einsatz. 1960 gelangte er nach der Tram-Stilllegung auf Umwegen zur Athener U-Bahn, die ihn bis in die frühen 1980er-Jahre als Arbeitswagen einsetzte. Er kam 1989 nach Charlotte, wurde restauriert, bekam symbolisch als erstes Fahrzeug des neuen Betriebes die Nr. 1 und nahm an festlichen Umzügen teil. Triebwagen 407 war ein zweiachsiger „Birney Safety Car", gebaut 1922 von der J. G. Brill Company of Philadelphia für Richmond, wo er von 1922 bis 1945 eingesetzt wurde. Er wurde zur Fort Collins Municipal Railway in Fort Collins, Colorado verkauft, erhielt die Nr. 25 und fuhr dort bis zur Stilllegung der Straßenbahn 1951. Der Wagen wurde konserviert und schließlich in den 1990er-Jahren nach Charleston, South Carolina verkauft und als historisches Fahrzeug 407 hergerichtet. Schließlich kaufte ihn 1999 die Charlotte Trolley Inc.

Außerdem war noch Wagen 117 aus Asheville, North Carolina vorhanden. Er wurde 1927 von J. G. Brill Company of Philadelphia gebaut und ist ebenfalls ein „Birney Safety Car". Der Wagen war bis zur Einstellung des Trambetriebes in Asheville am 16. September 1934 im Einsatz. Seiner Motoren beraubt überlebte er unter anderem als Motel und auch anders verwendet an diversen Standorten und wurde 1996 entdeckt. Dieser Wagen wurde nicht fahrfähig restauriert.
2001 begannen die Arbeiten zur Elektrifizierung. Die Strecke blieb zunächst noch eingleisig mit Ausweichen, 2003 übernahm CATS den Betrieb. Vorgesehen war, die Strecke zu einem „Transit Corridor“ auszubauen, der einerseits eine Stadtbahn, andererseits den bestehenden Trolleybetrieb aufnehmen sollte. Die elektrifizierte Strecke wurde am 28. Juni 2004 in Betrieb genommen. Bis zum Eintreffen der drei bei Gomaco bestellten vierachsigen Replika-Birneys war zwischenzeitlich ein offener Triebwagen 1776 als Verstärkung von Gomaco ausgeliehen worden. Danach verkehrte die Bahn mit dem Wagen 85 und den drei Replika-Birneys 90, 91 und 92.



LINKS OBEN Blick in den übersichtlichen Innenraum des Wagens 1018, der auf der Blue Line unterwegs ist
CLAUS ZIELINSKI

RECHTS OBEN Fahrkartenautomat an der Blue Line. Unsichere Fahrgäste können sich über das „Passenger Assistance Telephone“ weiterhelfen lassen
CLAUS ZIELINSKI

LINKS Diese Schilder weisen auf die Stadtbahn, die „blaue Linie“ hin – in den USA als „light rail“ klassifiziert

Zusätzlich zur Straßenbahn eine Stadtbahn

Durch das starke Wachstum Charlottes ab Anfang der 1980er-Jahre begannen Stadtbahn-Planungen. 1998 stimmten die Einwohner des Mecklenburg Countys für eine Verkehrssondersteuer zur Finanzierung eines Integrated Transit/Land-Use-2025-Plans. Der Plan sah die Entwicklung von „Transit Corridors“ vor, also Verkehrsachsen, längs derer schnelle, möglichst schienengebundene Verkehrsmittel fahren sollten. Es sollte unter anderem ein Bahnnetz gebaut werden, beginnend mit der Strecke vom Zentrum längs der Eisenbahnstrecke der Norfolk & Southern Railroad nach Pineville. Im Jahr 2000 waren die Pläne im Detail ausgearbeitet und das Projekt für eine etwa 16 Kilometer lange Stadtbahnlinie mit 13 Haltestellen, die vom Zentrum nach Südwesten bis zur Ringautobahn I-485 führen sollte, wurde 2002 vom Bundesministerium als besonders förderungswürdig eingestuft.

2003 erfolgte die Ausschreibung für 16 Triebwagen mit einer Option auf weitere 25. Die Angebote gingen an Bombardier, Siemens und Kinki Sharyo, die Bestellung



Eine Doppeleinheit, angeführt von Wagen 111, fährt 2013 in die Haltestelle 7th Street ein CLAUS ZIELINSKI

war für den Herbst 2003 vorgesehen. Die Eröffnung der Stadtbahn wurde für den Herbst 2006 angekündigt. Die Bestellung der 16 Fahrzeuge erging aber erst am 25. Februar 2004 an Siemens. Ab Ende 2005 sollten die S70-Niederflurtriebwagen ausgeliefert werden. Am 26. Februar 2005 erfolgte die Grundsteinlegung für die Stadtbahn, der geplante Eröffnungstermin wurde von 2006 auf 2007 verschoben. Der Fortgang der Bauarbeiten längs der Strecke erforderte die Stilllegung der Straßenbahn am 6. Februar 2006. Am 23. Juni 2006 wurde der erste S70 von Siemens in Sacramento ausgeliefert. Am 24. November 2007 erfolgte die Eröffnung der Blue Line, die LYNX genannt wurde. 60.000 Fahrgäste nutzten während der ersten Betriebsphase täglich die Bahn und nach zwei Tagen Freifahrt startete am 26. November 2007 der reguläre Betrieb.

Name der Stadtbahn soll Assoziationen wecken

LYNX heißt übersetzt Luchs und ist auch der wissenschaftliche Name dieser Tierart. Im Englischen ist das Wort ein Homophon zum Wort „links“, das soviel wie Verbindungen oder Verknüpfungen bedeutet. Vor allem aber wurde LYNX gewählt, weil zwei bedeutende Sportvereine, die „Carolina Panthers“ und die „Charlotte Bobcats“, auch Großkatzen in ihren Namen tragen und weil die Verkehrsgesellschaft CATS übersetzt Katzen bedeutet.

Die Blue Line verläuft von der 7th Street aus in südwestlicher Richtung, zunächst am Rande der City-Hochhausbebauung, entlang. An der Haltestelle CTC/Arena werden ein Stadion und der wichtige Busbahnhof, an dem Umsteigemöglichkeiten zu vielen Buslinien bestehen, bedient. Außerhalb des Stadtkerns wird die Bebauung flacher, viele neue Appartement-Häuser sind längs der Strecke entstanden. Vorbei geht es am historischen Stadtteil Charlotte South End mit alten Lagerhäusern, Künstlerläden und Kirchen. Nach dem Passieren des Depots wird die Bebauung offener, die Haltestellenabstände werden größer, einzelne kreuzende Straßen werden überbrückt. Kurz vor der Ringautobahn I-485 endet die Strecke. An den Haltestellen außerhalb des Zentrums sind große Parkplätze zu finden.

Seit dem 20. April 2008 verkehrten an den Wochenenden auch wieder die historischen Trolleys zwischen der 9th Street und der Atherton Mill. Sie nutzten die Gleise der Stadtbahn, und befuhren ab der Haltestelle East/West Boulevard eine kurze Zweigstrecke zur Atherton Mill. Am 28. Juni 2010 endete der Straßenbahnbetrieb.

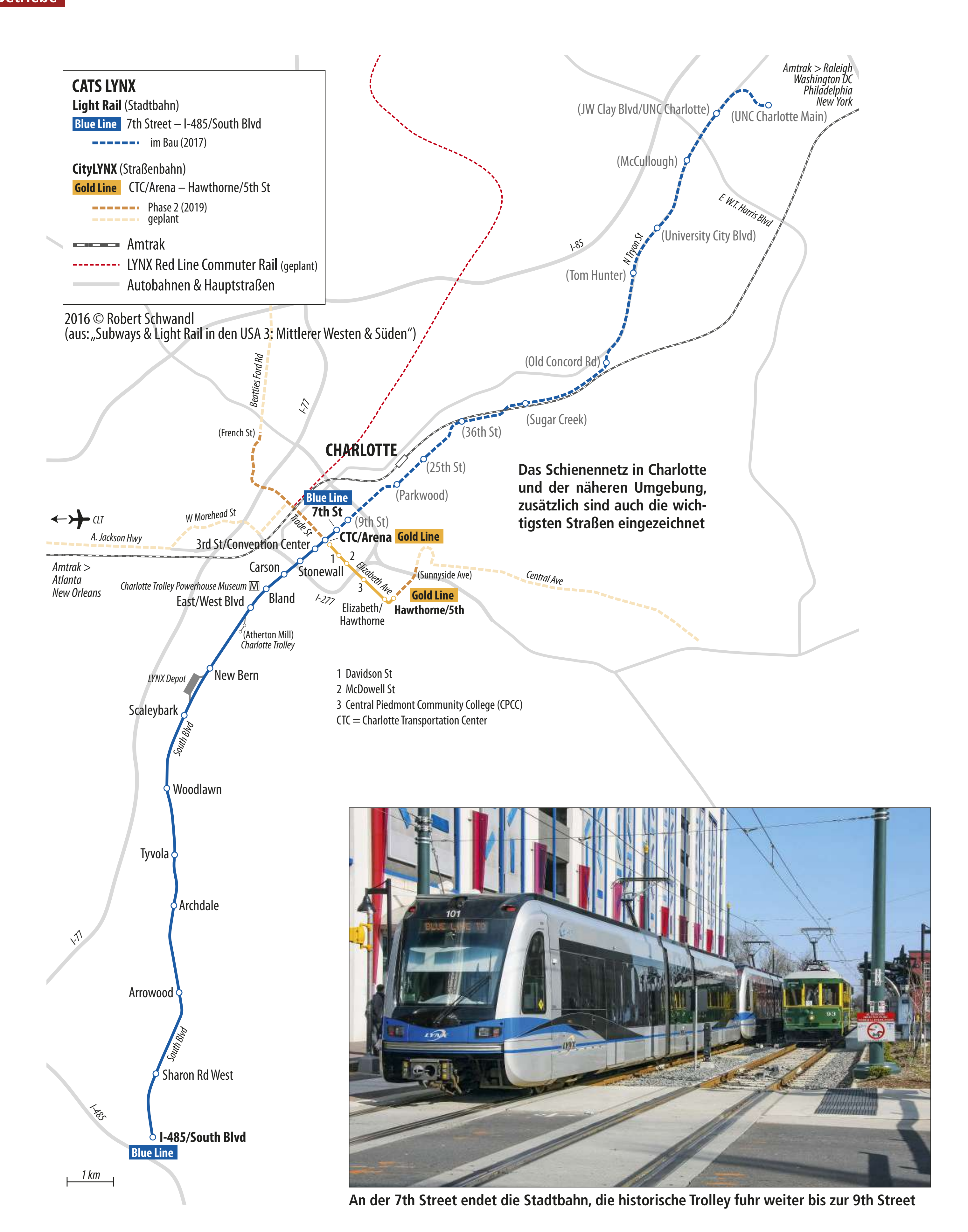
Haltestellen, Fahrplan und Fahrpreise

Die behindertengerechten Haltestellen sind sehr gut zugänglich. Entweder liegen sie zu ebener Erde als Seitenbahnsteige oder sie sind wie an der Haltestelle CTC/Arena in der Innenstadt mit Fahrstühlen erreichbar.

Die Stadtbahn fährt wochentags von 5:20 Uhr bis 1:30 Uhr. Es wird tagsüber alle zehn Minuten, frühmorgens und abends alle 20 Minuten gefahren. Samstags wird tagsüber ein 15-Minuten-Takt angeboten, morgens und abends nur ein 20- bzw. 30-Minuten-Takt. An Sonntagen sind die Bahnen von 7 Uhr bis 0 Uhr unterwegs, tagsüber alle 20 Minuten, frühmorgens und abends alle 30 Minuten. Fahrausweise sind an den Haltestellen an Automaten oder an einigen Verkaufsstellen von CATS erhältlich. Ein Umsteigefahrschein kostet 2,20 US-Dollar, eine Tageskarte 6,60 US-Dollar.

Neue Straßenbahnlinie wird eröffnet

Nach zweieinhalbjähriger Bauzeit ging am 14. Juli 2015 der erste 2,4 Kilometer lange Abschnitt der CityLYNX Gold Line, einer neuen Straßenbahnlinie, in Betrieb. Die straßenbündig trassierte Strecke führt von



An der 7th Street endet die Stadtbahn, die historische Trolley fuhr weiter bis zur 9th Street



Die Stadtbahn auf der Rampe zur hochgelegenen Station CTC/Arena




Ein Replika-Birney vor der Skyline der Stadt, noch auf der alten Linie


Die alte Endstelle der Charlotte Trolley an der 9th Street

Ausbaupläne in die Umgebung

Bis 2034 soll ein integriertes Netz längs mehrerer Korridore eingerichtet werden, in denen Stadtbahn, Straßenbahn und Pendelzüge fahren sollen, ergänzt durch klassische Buslinien. Die Blue Line, die bestehende Stadtbahnlinie, wird 2017 um 14,9 Kilometer und 11 Haltestellen in den „Nordost-Korridor" hinein erweitert werden, Ziel ist die Anbindung der University City.

Die Red Line stellt eine 48 Kilometer lange Eisenbahnlinie längs der vorhandenen Norfolk & Southern Railroad mit Nahverkehr im Takt dar. Sie wird von der Gateway Station nach Huntersville, Cornelius und Davidson im nördlichen Mecklenburg County führen. Auf der Strecke sollen dieselbetriebene Einheiten im Wendezugbetrieb zum Einsatz kommen.

Im „Center-City-Korridor" ist in mehreren Schritten bis 2025 die Verlängerung der CityLYNX Gold Line auf 15,9 Kilometer Länge geplant, die von der Gegend um den University Park mit der J.C. Smith University im Westen der Stadt durch das Zentrum hindurch zur Eastland Mall im Osten der Stadt führen wird. Statt der Replika-Triebwagen wird sie ab 2020 modernes Rollmaterial bekommen.

Durch den „West-Korridor" wird eine zweite, 10,3 Kilometer lange Straßenbahnlinie längs des Wilkinson Boulevards führen, sie soll den Flughafen Charlotte-Douglas International Airport mit der City verbinden. Erst 2034 wird deren Fertigstellung erfolgen, ein erster Teilabschnitt ist für 2029 zur Eröffnung vorgesehen.

Sollten die ehrgeizigen Pläne realisiert werden, stünde den Bürgern einer weiteren US-amerikanischen Stadt ein recht attraktives Schienenverkehrsnetz zur Verfügung. Bemerkenswert ist insbesondere, dass sich die meisten der neuen Stadtbahnen in der Mitte oder im Westen der USA befinden, obwohl der Osten wesentlich dichter besiedelt ist. An der Ostküste besteht erheblicher Nachholbedarf.

CTC/Arena bis Hawthorne/5th und wird mit den Replika-Triebwagen 91 bis 93 betrieben.

Beeindruckende Zahlen

Die ursprünglichen Planungen gingen von 9.100 werktäglichen Fahrgästen aus, für 2025 erwartete man 18.100. Bereits im März 2008 registrierte CATS 18.600 tägliche Reisende und die Stadtbahnlinie beförderte erstaunliche 19,5 Prozent des Gesamtverkehrs.

Die ersten 20 S70-Stadtbahnwagen (vier wurden 2008 nachbestellt) tragen die Nummern 101 bis 120. Die Wagen bieten bei 68 Sitzplätzen insgesamt 236 Fahrgästen Platz und haben vier Fahrradplätze. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit beträgt 105 km/h. Die ersten von 22 weiteren S70 wurden bereits ausgeliefert. Der über 8500 Quadratmeter große Betriebshof am South Boulevard wurde unter modernsten Gesichtspunkten errichtet und hat Ausbaupotenzial für eine Erweiterung. BERNHARD KUSSMAGK

Deutlich sichtbar ist, dass die Haltestelle „Halbe Höhe“ im Essener Stadtteil Holsterhausen in einer Steigung liegt – selbst die einfache Sitzbank auf dem Bahnsteig hat einen langen und einen kurzen Fuß, daneben ein schief einbetonierter Papierkorb MICHAEL BEITELSMANN

Nächster Halt:

Halbe Höhe



Wenn der Anstieg zu beschwerlich ist, dann gönnt man sich unterwegs eine Rast, um Kraft für die zweite Etappe zu tanken. So oder so ähnlich könnte auch die Geschichte der Haltestelle „Halbe Höhe“ im Essener Stadtteil Holsterhausen lauten, obwohl von einem Berg wahrlich nicht die Rede sein kann. Keine 35 Meter hoch ist die Steigung, die die Straßenbahn von Margaretenhöhe bis zum Holsterhauser Platz zu überwinden hatte. Zumal das dazwischen liegende Mühlenbachtal noch mit einer hohen Brücke überwunden wird! Immerhin, die Haltestelle ist in der Steigung angelegt, und ein Hochbahnsteig erleichtert für die Bewohner aus den nahe gelegenen Villenvierteln oder für Erholungssuchende aus dem idyllischen Mühlenbachtal den Zugang zu den Fahrzeugen. Und alle wissen sie die gute Verbindung zu schätzen – immerhin fährt hier alle zehn Minuten eine Bahn.

Die heutige Stadtbahnlinie U 17 der Essener Verkehrsbetriebe (EVAG) entstand aus der 1910 angelegten Straßenbahnstrecke in die neu errichtete Gartensiedlung Margarethenhöhe, die nach ihrer Stifterin Margarethe Krupp benannt wurde und heute wegen ihrer Einmaligkeit komplett unter Denkmalschutz steht. Margarethenhöhe im Süden von Essen wurde scheibchenweise erreicht: Am 1. Juli 1912 konnte der erste Abschnitt von Holsterhausen bis zur Haltestelle Mühlenbach eröffnet werden, ab dem 1. Dezember 1914 ging es dann über die neu errichtete Brücke bis an den Rand der Siedlung, bevor dann die nächste Etappe zum Laubenweg erst am 5. November 1928 befahren werden konnte. Die heutige Endstelle ging erst am 20. Mai 1951 in Betrieb. Befahren wurde die Margarethenhöher Strecke zunächst von der Linie 7 (zeitweise auch 17), bevor die Verbindung für den Umbau zu einer normalspurigen Stadtbahnlinie am 28. Mai 1977 vorübergehend eingestellt wurde. Seit dem 27. November 1981 verbindet nun die U 17 Margarethenhöhe und Holsterhausen mit der Innenstadt und später auch mit Altenessen. Seit diesem Tag halten Stadbahnwagen auch an der Haltestelle „Halbe Höhe“.

Interessant ist auch der Wageneinsatz: neben den „Klassikern“, den Stadtbahnwagen vom Typ B der Essener Verkehrsbetriebe, kommen auch ähnlich konstruierte, aus London von den Dockland Light Railways gebraucht übernommene und adaptierte Fahrzeuge zum Einsatz, beide meist in Doppeltraktion. Neben der aktuellen Essener „Hausfarbe“ gelb sind auch Wagen in den älteren Farbvarianten rot-weiß oder City-Express sowie Mülheimer R-Wagen zu sehen.

MICHAEL BEITELSMANN



Von automatischer Metro bis Hybrid

InnoTrans-Neuheiten 2016

Alle zwei Jahre lädt die Bahnfachmesse InnoTrans nach Berlin ein, diesmal vom 20. bis 23. September. Unter den über 120 Schienenfahrzeugen waren auf dem Freigelände mit rund 3,5 Kilometer Gleisen auch zahlreiche Objekte aus dem Stadtbahn- und Metrobereich zu sehen. Auch das *Straßenbahn-Magazin* machte einen Messe-Rundgang

Das türkische Unternehmen Durmazlar Makina präsentierte die „Panorama Tram“. Die Niederflurbahn mit einer Länge von 33 m bietet bei einer Sitzplatzkapazität von 50 Sitzplätzen insgesamt 290 Passagieren Platz. Bei einem Gewicht von 41,5 t sind die Bahnen maximal 70 km/h schnell. PESA Bydgoszcz aus Polen zeigte die vierteilige Straßenbahn „Krakowiak“, die mit 42,91 m als längste Niederflur-Bahn in Polen gilt und modular für Kunden zusammengestellt werden kann. Die Kapazität beträgt 284 Personen bei 93 Sitzplätzen. Siemens realisiert derzeit mit der Metro Riad das weltweit größte Nahverkehrsprojekt. Dabei stattet Siemens als Teil eines Konsortiums zwei Linien mit Elektrifizierung, Signal- und Kommunikationstechnik für fahrerlosen, vollautomatischen Betrieb sowie mit 74 Metro-Fahrzeugen aus, die speziell auf die klimatischen Verhältnisse der Region ausgelegt sind. Die Metro weist drei Klassen auf: „First Class“, „Family Class“ und „Economy Class“. Die dreiteilige Avenio Tram ist für Katars Hauptstadt Doha vorgesehen, wo ein neues Tramsystem für mehr Attraktivität im Nahverkehr sorgen soll. Die 19 Avenio-Niederflurfahrzeuge in Leichtbauweise verfügen über ein Energiespeichersystem für oberleitungslosen Betrieb.

Niederflur ist Standard

Die niederflurige „ForCity Plus“-Straßenbahn von Škoda Transportation kann 207 Passagiere (bei 69 Sitzplätzen) befördern. Die voll klimatisierten Fahrzeuge sind mit einem Informationssystem ausgestattet, das es auch blinden Fahrgästen erlaubt, mit dem Fahrer zu kommunizieren. Die fünfgliedrigen Fahrzeuge mit einer Spurweite von 1.000 mm sind für Bratislava in der Slowakei vorgesehen. Ihre Konzeption basiert auf den Straßenbahnen „ForCity Classic“ für die ungarische Stadt Miskolc.

Solaris Bus & Coach aus Polen, einer der führenden europäischen Omnibushersteller,



„Krakowiak“ nennt PESA aus Bydgoszcz seine neue Niederflurbahn, deren erste Exemplare bereits in Krakau rollen (links), rechts daneben der „Panorama“ des türkischen Herstellers Durmazlar für das neue Nahverkehrssystem im Raum Izmit



Der CITYLINK von Stadler wird im Raum Chemnitz auf Eisen- und Straßenbahngleisen fahren

Århus in Dänemark wird diese Variante der VARIOBAHN von Stadler erhalten



Auf dem ForCity-Classic basiert die ForCity Plus-Straßenbahn, deren Meterspurvariante demnächst den Fahrzeugpark im slowakischen Bratislava modernisieren wird


In Doha in Katar setzt man unter anderem auf den dreiteiligen Avenio von Siemens


Die aktuelle Tramino-Variante in Zweirichtungsausführung von Solaris, einem vor allem aus dem Omnibusbau bekannten polnischen Hersteller, ist für Olsztyn bestimmt

zeigte mit dem Tramino auch einen Straßenbahntyp, bei dem einige Elemente von den Urbino-Niederflurbussen abgeleitet worden sind. Nach den Projekten für Jena, Poznan und Braunschweig stellte Solaris sein neuestes Fahrzeug vor, den Solaris Tramino Olsztyn. Der dreiteilige Zweirichtungswagen ist 29,3 m lang. Jedes Wagenteil verfügt über ein eigenes Fahrwerk mit 1.435 mm. Im Inneren finden bis zu etwa 240 Fahrgäste Platz, davon 43 sitzend. Der Zu- und Ausstieg erfolgen über sechs Doppeltüren.

Stadler liefert nach Dänemark

Für das neu entstehende Stadtbahnystem im dänischen Århus liefert Stadler neben 12 Fahrzeugen des Typs TANGO auch 14 niederflurige Straßenbahnen des Typs VARIOBAHN. Die Zweirichtungsfahrzeuge bieten bei einer Fußbodenhöhe von 385 mm einen ebenen Einstieg (100% Niederflur). Einsatzbeginn in der Europäischen Kulturhauptstadt 2017 ist im Frühjahr. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen VMS plant für Chemnitz den Einsatz von 12 Hybrid-Stadtbahnen CITYLINK von Stadler. Die Fahrzeuge sind sowohl für den Betrieb im Stadtbahnverkehr als auch auf dem Streckennetz der Vollbahnen vorgesehen. Die Zweirichtungsfahrzeuge sind nach BOStrab und EBO ausgelegt und erreichen eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h. Sie werden auf dem Straßenbahnnetz mit 600V/750V DC fahren und auf den EBO-Strecken mit Dieselantrieb operieren. Die Fahrzeuge sind zusätzlich für unterschiedliche Bahnsteighöhen ausgelegt und verfügen über Toiletten und Gepäckablagen.

Aus der laufenden Fertigung des TW3000 für die Üstra zeigten Vossloh und HeiterBlick (verantwortlich für den kompletten wagenbaulichen Teil) den zweiteiligen Hochflur-Gelenktriebwagen Tw 3035. JÜRGEN HÖRSTEL


Die Metro Riad, derzeit größtes Nahverkehrsprojekt der Welt, wird von Siemens vollautomatische Züge mit drei Wagenklassen erhalten


Metro Riad, 1. Klasse: Hier sollen auf beigegoldenen Sitzen hochgestellte Persönlichkeiten bequem Platz nehmen

Der „Krakowiak“ von PESA ist in der vierteiligen Version mit einer Länge von kanpp 43 Metern die längste Niederflurbahn Polens. Modular aufgebaut, sind auch zahlreiche andere Varianten möglich

Farbenfroh gestaltet zeigt sich der Inenraum des „Krakowiak“, deutlich erkennbar an den bunten Sitzbezügen. Der vierteilige Zug bietet beachtliche 93 Sitzplätze und knapp 200 zusätzliche Stehplätze

ALLE AUFNAHMEN: JÜRGEN HÖRSTEL



Metro Riad, 2. Klasse: Hier werden Frauen in Begleitung eines Mannes, Ehemannes oder Familienangehörigen sowie Kinder reisen



Metro Riad, 3. Klasse: Hier gibt es ausschließlich Längssitze, auf denen Männer ohne hohe Stellung zur Arbeit fahren werden

Lohn der Arbeit: 10.001 Tage nach dem Abtransport von Plauen nach Zwickau erstrahlt die Wagenfront wieder im alten Glanz mit der ursprünglichen Wagennummer. Die elektrisch voll funktionsfähige Tatra-Falttür links stammt vom Plauener KT4D 244 und die Elektrik aus einem tschechischen KT8D5

Endstation „Bierkeller“

Das Schicksal des Plauener Wagens 222 ■ Nach 10.000 Tagen zurück zur Wagennummer 222 – zumindest ein Teil des Plauener Tatra-KT4D mit dieser Betriebsnummer hat überlebt und ziert heute mitsamt einer Falttür nach aufwendiger Restaurierung den Partykeller eines Straßenbahnfreundes



Nach nur vier Jahren in Plauen wurde der KT4D 222 Ende Juni 1987 über weitläufige Umwege nach Zwickau transportiert. Im Bereich der heutigen A72-Anschlussstelle Zwickau-West wurde die Autobahn damals überquert, da eine Durchfahrt darunter aus Platzgründen nicht möglich war

Eine Straßenbahn im Privatbesitz – das ist wohl für viele Straßenbahnliebhaber ein Traum! Ausmusterungen bieten wohl stets die Möglichkeit für eine Übernahme eines ausrangierten Triebwagens, doch danach stellt sich die Frage wohin – in den Garten ist zwar eine naheliegende Lösung, so bedarf dieser Stellplatz je nach Witterungseinflüssen aber ausreichend Pflege im Laufe der Jahre. Für den Straßenbahnfreund Daniel Möschke (29) aus Syrau bei Plauen bestand dieser Wunsch auch seit vielen Jahren, aber er wählte eine etwas andere Version einer zumindest teilweisen Wagenerhaltung.

Ein KT4D soll es sein

Als Plauener Straßenbahnfreund begeistert sich Möschke sehr für die dort verkehren-



Der entkernte Wagen mit der beschädigten A-Säule ganz vorne am 14. Dezember 2013. Dabei entstand die Idee zur Ausbesserung mit dem B-Teil



Nach dem Abtrennen der notwendigen Teile wurde der restliche Wagenkasten verschrottet. In den kommenden Tagen wurden noch weitere nicht notwendige Teile der Unterkonstruktion abgetrennt



OBEN Verladung der letzten Reste auf den weißen Transporter, welcher die Fuhre zurück ins Vogtland bringen sollte

LINKS Der neue Eigentümer Daniel Möschke beim Verladen seines „Schrotthaufens“ auf dem Zwickauer Betriebshof

den Tatra KT4D, von denen einst 45 Exemplare in die Heimatstadt geliefert wurden. Nach zahlreichen Verschrottungen in der Vogtlandstadt reifte die Idee, einen solchen Wagen doch vor diesem Schicksal zu bewahren – kannte er doch 44 von den 45 Wagen aus den vergangenen Jahrzehnten persönlich! Einen Wagen sah er jedoch nie in seiner Heimatstadt – es war der Wagen mit der runden Nummer 222, welcher zwei Wochen vor seiner Geburt das Vogtland verlassen hat! Dieser Triebwagen wurde am 29. Juni 1987 nach Zwickau umgesetzt und war als dort erster KT4D als Testwagen für die spätere Serienlieferung im Einsatz. In seiner neuen Heimat trug der Wagen mit der Fabriknummer 173028 die Wagennummer 927 und wurde in den Jahren 1993/94 als erster Tatra einem Modernisierungsprogramm unterzogen, das diesen Wagen aufgrund der Ausführung aber zu einem Einzelgänger gemacht hat. Im Frühjahr 2010 endete die Einsatzzeit des 1983 gebauten Kurzgelenkwagens – im Laufe der kommenden Jahre diente der ehemalige Wagen 222 dann noch als Ersatzteilspender und zur Jahresmitte 2013 wurde klar, dass die Überreste in den kommenden Monaten verschrottet werden sollen.

Eines Abends im Jahre 2013 witzelte Möschke in seinem Bierkeller über die Möglichkeit, die Wagenfront des ehemaligen 222 zu erhalten und in die Bar des Partyraumes zu integrieren. Seinen engen Kontakte zu den Zwickauer Nahverkehrsfreunden war es in den kommenden Wochen zu verdanken, dass mit dem Verkehrsbetrieb alle Notwendigkeiten abgeklärt wurden und die „Schnapsidee“ in die Realität umgesetzt werden konnte. Nach einigen Terminen im







GANZ OBEN Da die A-Holm-anbindungen in Zwickau beschädigt wurden, wurden diese bei der Aufarbeitung in Syrau durch die Knotenteile des Heckteils ersetzt

OBEN MITTE Während des Transports waren die Wagenteile beschildert



RECHTS Nachdem die Schweißarbeiten abgeschlossen wurden, begann die Anpassung der Anbauteile. Für die Begrenzungsleuchten wurde aus Pappe ein Prismamodell erstellt, welches später aus Edelstahl nachgebaut wurde

Zwickauer Betriebshof konnte mit der dortigen Werkstatt die Abtrennung der Wagenfront zum Verschrottungstermin vereinbart werden, um wenigstens einen Teil dieses Wagens zu erhalten – von einer Komplettübernahme und einer Gartenabstellung war der Syrauer weiterhin nicht überzeugt!

Einen Monat vor dem Verschrottungstermin gab es allerdings ein Schlag gegen das Projekt; aus unbekannten Gründen wurden am ausgeschlachteten KT4D 927 die A-Holme an der Front stark eingedrückt und dabei an den unteren Knoten aus der Front gerissen. Für Daniel war dies keine erfreuliche Tatsache, aber nach wenigen Stunden war eine Lösung gefunden – als Instandsetzungslösung wollte er auch den oberen Teil des Wagenhecks übernehmen, um beschädigte Abschnitte daraus zu ersetzen und zugleich auch Teile des B-Stücks zu erhalten. Nach erfolgreicher Abtrennung der Front und des Hecks bei der Verschrottung am 16./17. Januar 2014 konnte er am 2. Februar diese Überreste zurück nach Plauen überführen. Es war genau 9.714 Tage nach dem im Jahre 1987 stattgefundenen Transport von Plauen nach Zwickau, man hätte wohl nie glauben können dass die Gegenrichtung in Teilen doch nochmal aufgegriffen wird.

Die Arbeiten beginnen

Anfang Juni 2014 begannen dann die Arbeiten an den Überresten des Triebwagens 222/927 auf dem Syrauer Grundstück der Familie Möschke. Inzwischen waren viele Gedanken über die künftige Nutzung ins Land gegangen, eine Integration in der Kellerbar war inzwischen nicht mehr das eigentliche Vorhaben – vielmehr sollte die Wagenfront die eher leere Ecke des 14-Quadratmeter-Raumes schmücken, sodass diese den dorti-



Beginn der groben Karosseriearbeiten – das Unterteil musste an die Abmessungen des künftigen Standplatzes angeglichen werden

gen Fernseher umrahmt und so einen Mittelpunkt bei den geselligen Abenden bildet. Nach genau diesen Maßvorgaben wurde in den kommenden Wochen gearbeitet. Dabei wurde zahlreiches Material abgetrennt, welches die Konstruktion auch weiterhin noch sehr schwer macht. Im Mittelpunkt stand dabei die Entfernung von Korrosionsschäden sowie der Instandsetzung der beschädigten A-Holme. Diese Arbeiten beinhalteten am Ende den kompletten Austausch der unteren Knoten durch die baugleichen Teile des Hecks.

Bei einer Grillfeier im Juli des Jahres fand das Unterteil der Konstruktion den Weg über die enge Treppe in den künftigen Kellerraum, welcher bereits über eine funktionsfähige Tatra-Falttür verfügt. Diese war ein angegangenes Projekt aus den Vorjahren, das aus einer ausgemusterten Falttür aus Plauen besteht, die durch einen kompletten Türantrieb nebst Mechanik aus dem ehemaligen KT8D5-Ersatzteillager aus Most/Litvínov (Tschechien) komplettiert werden konnte.

Schweißen und Spachteln

Nach der Einrichtung des Unterteils wurde auch das Oberteil Stück für Stück instandgesetzt und verschweißt – für den gelernten Karosseriebauer ein Kinderspiel. Viel Arbeit wurde dann in Spachtelarbeiten gesteckt, die mit der Lackvorbereitung doch einige Zeit in Anspruch nahmen. Es gab im ganzen aber kleine Änderungen, da der Zustand von 1983 dargestellt werden sollte. So wurden die seitlichen Funktionsleuchten des Blinkers und Begrenzungslichtes zurückgebaut. Während der Blinker nur versetzt wurde, musste für die damaligen runden Begrenzungsleuchten noch ein Metallprisma erstellt werden. Stück für Stück konnten weitere Anbauteile erhalten werden, so kamen Leuchtmittel aus Košice (Slowakei) und ein alter KT4-Rollbandkasten aus Tallinn (Estland) zu den vor Ort erworbenen Teilen dazu.

Nachdem beide Teile zusammengeschweisst und verspachtelt wurden, begann das mehrfache Abschleifen und der folgende Farbauftrag

Im Herbst des Jahres 2014 begann die Komplettierung der Wagenfront und die elektrischen Arbeiten. Mit 16 Volt werden nun die Blinker, die Begrenzungsleuchten sowie die Scheinwerfer mit zwei Helligkeitsstufen betrieben, dazu dient das ehemalige Fahrpult des Plauener Triebwagens 218. Der aus Tallinn stammende Rollbandkasten wurde ebenso neu verkabelt, sowie ein Plauener Rollband als Replikat erstellt. Ein kleines Highlight bildet der Bakalit-Ventilator, welcher als Synonym der unmodernisierten KT4D steht und auf Fotografien allgegenwärtig ist. Nach Abschluss der Arbeiten wurde noch 22 Tage gewartet, bis die Wagennummer folgen sollte. Diese wurde am 14. November 2014 im Beisein eng befreundeter Straßenbahner aufgebracht, denn an diesem Tag war es genau 10.000 Tage her, seit der KT4D 222 nach Zwickau transportiert wurde.

Schmuckstück des Bierkellers

Inzwischen hat sich die Wagenfront des ehemaligen Triebwagens 222 gut im Bierkeller integriert, selbst nicht straßenbahnbegeisterte Freunde finden diesen Einbau sehr gelungen, was im Vorfeld doch öfters als unrealisierbare Schnapsidee abgestempelt worden ist. So konnte wenigstens die Wagenfront dieses ganz besonderen Plauener KT4D doch erhalten werden und Möschke kam so zumindest in Stücken an seinen eigenen Tatra. Für ihn ist dies wohl die beste Möglichkeit gewesen, den 222 jetzt tagtäglich sehen zu können – eine Verschrottung dieses „Tatra-Gesichtes“ wäre seiner Meinung nach wohl zu schade gewesen.

Daniel Möschke/SM



Einst & Jetzt



Immer wieder faszinierend sind Bildvergleiche aus dem jahrzehntelang geteilten Berlin. Während die Straßenbahn im Ostteil der Stadt eine gesicherte Zukunft vor sich hatte und laufend modernisiert wurde, wurde der Betrieb im westlichen Teil der Stadt von der BVG konsequent ausgedünnt und eingeschränkt. So lohnte sich ein Besuch in der „Hauptstadt der DDR“ schon eher: Am 29. April 1967 befährt der (Ost-)Berliner Maximumtriebwagen 5282 mit einem unbekannten Bw vom Typ BDM 26 die Weidendammer Brücke. Er verkehrt als Linie 71 von Heinersdorf kommend noch über seine alte Strecke „Am Weidendamm“ und Planckstraße und wird gleich sein Ziel Kupfergraben erreichen. Die schönen verzierten Kandelaber der Brücke lassen noch den Glanz längst vergangener Zeiten erahnen. Fast 50 Jahre später, im inzwischen wiedervereinigtem Berlin, befährt am 24. Juni 2016 Tw 1055 aus dem Hause Adtranz (GT6N-97) dieselbe Stelle, aber diesmal geradeaus über die am 20. Dezember 1997 eröffnete Neubaustrecke mit direkter Anbindung an den S+U-Bahnhof Friedrichstraße.

TEXT UND BILD „JETZT“: WOLFGANG MEIER
BILD „EINST“: V.W.V.SEELER



Überleben anderswo …

Von Aachen über Remscheid bis Lübeck – neues Zuhause für „Entwurzelte“ ■ Es ist immer ein trauriger Moment: Straßenbahnen werden an einem Ort nicht mehr gebraucht und wandern auf den Schrott. Oftmals befand sich das freigesetzte Material noch in einem Zustand, der weitere Nutzung gestattete. Also lohnte es sich noch, nach neuen Einsatzgebieten Ausschau zu halten.

Verkäufe ins Ausland galten und gelten als spektakulär – was im Lande blieb, galt als alltäglich. Spektakulär waren in der Tat die Hilfsaktionen, die ab Mitte der 90er-Jahre vor allem Trambetrieben im osteuropäischen Raum oftmals in Ermangelung anderer Optionen das Überleben ermöglichten. Abgabe bzw. Verkauf von Rollmaterial wurde möglich, weil in Deutschland die große Ausmusterungswelle lang gedienter Hochflurgenerationen anstand, die hier problemlos – wäre dieser Paradigmenwechsel in Richtung Niederflur nicht gefordert gewesen – noch lange weiter hätten im Einsatz verbleiben können. Viele Betriebe in Osteuropa setzen nach wie vor verstärkt auf die Importware aus zweiter Hand, die gut gepflegt und oft technisch mit viel Raffinesse am Laufen gehalten oder sogar – wie im Falle der Bremer Wegmann-Triebwagen in Timisoara – grundsaniert worden ist.

Weniger spektakulär und meistens kaum berücksichtigt stellt sich dagegen der inländische Zweitehand-Markt dar, blieben die Fahrzeuge doch in Deutschland. Sie halfen, wo Geld knapp oder Entscheidungsfreudigkeit nachrangig war, wo die Zukunft der



Zweite-Hand im selben Bundesland: 1959 gelangten die Lübecker Verbandstyp-Wagen in die Landeshauptstadt Kiel. Triebwagen 196 drehte noch im Einstellungsjahr 1984 der Kieler Tram zahlreiche „Ehrenrunden" für weitgereiste Gäste, die noch einmal stilgerecht durch die Fördestadt bummeln wollten, hier an der Haltestelle Karlstal in Gaarden

Tram noch nicht absehbar oder die Bereitschaft gering erschien, sich aus dem Fenster zu lehnen für etwas, was andernorts gerade abgeschafft worden war – aus „guten Gründen", wie es seinerzeit so oft hieß.

Diese „guten Gründe" waren häufig durch dubiose Gutachten untermauert, die einseitig interessengeleitet den öffentlichen Straßenraum überwiegend der Pkw-Dominanz überließen.

80er-Jahre: Weitere Stilllegungen

Auch in den 80er-Jahren gab es noch kein Ende der Stilllegungen. Wir schauen bei unserem Rundblick, der keinen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt, nur auf Fahrzeuge solcher Trambetriebe, die gänzlich ihren Betrieb einstellen mussten. Jene Einheiten, die von weiterhin bestehenden Betrieben abgegeben wurden, weil sie aus unterschiedlichen Gründen wie Neubeschaffung, Typenbereinigung, geringerem Bedarf etc.



Neue Heimat Bremerhaven: Triebwagen 79, einer der drei aus Offenbach übernommenen Großraumzüge, passiert hier im Sommer 1981 den Ernst-Reuter-Platz. Mit dem Verkauf der Wagen nach Bremerhaven besaß die Offenbacher Straßenbahn 1967 keine eigenen Fahrzeuge mehr



Selten gelangten in den beiden letzten Jahren auch die Opladen-Ohligser Dreiachser von Westwaggon bei Sonderfahrten noch einmal an das Tageslicht. Die aus Monheim übernommenen Zweiachser genossen diesen Vorzug nicht mehr. Tw 68 und 69 in der Bremerhavener Wagenhalle Eckernfeldstraße – alles seit langem Geschichte!



VGB: An der Schleife Stadtgrenze Langen warten zwei Kurse der Linie 2 im Frühsommer 1981 auf ihre nächste Tour. Während Triebwagen 77 schon ein Zweite-Hand-Fahrzeug ist, wird es Wagen 83 ein Jahr später sein: Bei der BSAG in Bremen …

Triebwagen 196 in der Kieler Eggerstedtstraße in der Nähe des Alten Markts im Rahmen einer Sonderfahrt im Oktober 1984



Mönchengladbach, Aachen, Mainz: Hier leisteten die eleganten Zweirichtungs-Großraumwagen noch lange gute Dienste. Triebwagen 210 an der Haltestelle Lindenmühle im Frühjahr 1983



Dritte Heimat: Großraumwagen 208 am Mainzer Hauptbahnhof im Herbst 1981 – zusammen mit fünf Artgenossen war der Mönchengladbacher Wagen über Aachen nach Mainz gekommen

an ihrem ursprünglichen Einsatzort nicht mehr benötigt wurden, sind hier nicht Gegenstand. Auch der Betrachtungszeitraum ist eingeschränkt: Uns interessiert die Epoche ab den 80er-Jahren, als sich in vielen Fällen der Einsatz der „Vertriebenen" bereits dem Ende näherte.

Und dennoch war die Politik der Stilllegung von Trambetrieben noch nicht am Ende angelangt. Es standen noch vier weitere Betriebe zur Schließung an, von denen allerdings nur einer einen Teil seines Wagenparks noch für den berühmten „Apfel und Ei" im eigenen Bundesland verkaufen konnte. Bremerhavens Kurzgelenkzüge übernahm 1982 die Schwesterstadt, in der sie noch lange den Wagenpark verstärkten. Kiel dagegen gelang es 1985 nicht, Abgaben zu verbuchen. Lediglich ein Beiwagen von 1939 ging als Museumswagen nach Braunschweig, wo die Tram auf derselben Spurweite verkehrt.

Die Vestische Straßenbahn, die 1982 ihren Betrieb einstellen musste, konnte sehr wohl noch Geschäfte tätigen – allerdings blieben ihre robusten DÜWAG-Sechsachser nicht in Deutschland, sondern gingen ins nordfranzösische Lille. Auch als im Mai 1987 die Wuppertaler Straßenbahnen letztmalig einrückten, gelangte noch eine beachtliche Anzahl Fahrzeuge ins Ausland: Graz erhielt die robusten Altgedienten.

Des einen Leid – des anderen Freud

Die Verkehrspolitik der Nachkriegszeit forderte Opfer unter den Tramstädten. Unrühmliche Stilllegungswellen beseitigten mancherorts ein Verkehrsmittel, das die Deutungshoheit über die Straßen verloren hatte. Oft führte dies zur „Freistellung" von Wagenflotten, die unstrittig zum Verschrotten zu schade waren.

Andernorts dagegen suchte man oft händeringend nach Möglichkeiten, den eigenen Park aufzustocken, weil Finanzie-



Die Hansa-Kurzgelenkwagen stellten für die BSAG einen Schnäppchen-Einkauf dar: Fast wie neu – hinter der Nummer 478 verbirgt sich der ehemalige Bremerhavener Triebwagen 83, dem wir gerade in der Schleife Langen getroffen haben. Im Juli 1983 ging er zusammen mit vier weiteren Zügen runderneuert in Bremen zum zweiten Male an den Start. In Timisoara fanden die Fahrzeuge nach 15 Jahren in Bremen ihre dritte Heimat

Fahrzeuge stillgelegter Betriebe und ihre neuen Eigentümer

Vor allem aus diesen Transfers standen ab Anfang der 80er-Jahre noch „Vertriebene" bei deutschen Trambetrieben im Einsatz (sofern nicht anders angegeben, handelt es sich um Einrichtungsfahrzeuge)

Betrieb abgebend	Einstellung	Fahrzeuge	Betrieb erhaltend	dort Numm.
Aachen	9/1974	4xGrZR 1012-1017	Mainz	206-211[1]
Aachen	9/1974	2+2Gel, 7103-7113	Augsburg	401-410[2]
Bremerhaven	7/1982	4xGel, 80-84 (Tw) 218-222 (Bw)	Bremen	475-479, 644-648[3]
Kiel	5/1985	2xBw 62 (Uer 1939)	Braunschweig*	2, ab 01: 250
Lübeck	11/1959	2xVrbZR 240-249	Kiel	191-200
Hagen	5/1976	6xGelZR 70-81	Würzburg	270-281[4]
Neuss	8/1971	2x Bw76-80, 2xZR-Bw	Duisburg	2329-2333
Neuss	8/1971	6xGelZR 38-40 6xGel 41-43	Düsseldorf Düsseldorf	270-03[5] 262-23[6]
Monheim	6/1963	2xVrbZR 6-8	Bremerhaven	74-76
Offenbach	5/1967	4xGrTw 011-013 4xGrBw 111-113	Bremerhaven Bremerhaven	77-79 215-217
Opladen-Ohligs	7/1955	3xGrZR 20-24	Bremerhaven	68-72
Regensburg	8/1964	2xZR, Tw 45-48 2xZR, Bw 77-80	Darmstadt Darmstadt	86-89 199-202
Remscheid	4/1969	4xGelZR 101-106	Darmstadt	61-66[7]

[1]Vormals Mönchengladbach 25-30, 1969; [2]ohne 7106, 403 als einziger nach 1979 noch im Bestand, heute abgestellt; [3]ab 1997 nach Timisoara; [4]Fahrzeuge gingen weiter nach Polen bzw. Rumänien; [5]In Düsseldorf zum Einrichtungs-Tw umgebaut, 2701 als Museumswagen vorhd.; [6]1974 Umbau zu Achtachsern 2966-2968, 2010 nach Poznan; [7]In Darmstadt als ER-Wagen genutzt;
*von Anfang an als Museumswagen in Braunschweig im Einsatz

rungsmittel für Neubeschaffungen aus politischen Gründen nicht freigegeben wurden oder weil man bereits die Abschaffung der Tram in mittelfristiger Zukunft beabsichtigte. Aus den Schnäppchenkäufen wurden oftmals Dauerlösungen. Selbst wenn die Fahrzeuge nicht mehr im täglichen Einsatz standen, so wurden sie – wie im Falle der Opladen-Ohligser Dreiachser in Bremerhaven – als Reserve fast bis zum Schluss einsatzfähig vorgehalten.

Wir blicken schlaglichtartig ab den beginnenden 80er-Jahren auf solcherart geschichtsträchtige Fahrzeuge, deren Dienste vielerorts noch nicht verzichtbar waren. Und auch wenn es von der breiten Öffentlichkeit meistens kaum wahrgenommen



Der aus Hagen stammende Triebwagen 277 im Sommer 1981 in der Würzburger Innenstadt. 1998 ging er noch einmal auf Reisen – nach Grudziadz in Polen

Von Remscheid nach Darmstadt: Der Westwaggon-Gelenkwagen bereicherte mit seiner exklusiven Eleganz ab 1969 auch Darmstadts Straßen. Tw 64 am Hauptbahnhof im Sommer 1983



wurde, war es ein wenig so, als würden mit ihnen Erinnerungen an die Tram in jenen Städten aufrechterhalten, die sich längst von ihr getrennt hatten.

Ein wenig „Sentimentalität" …

So freute sich „der Wissende" in Bremen zwischen 1983 und 1997 von Zeit zu Zeit, rollten fünf eigentlich ganz normal aussehende Tramzüge in die Haltestelle, an der er auf seine Linie wartete. „Dann fahren wir heute mal wieder wie früher durch Bremerhaven," wurde vor sich hingemurmelt und höchstwahrscheinlich hatte der Zeitgenosse dann die obere Hafenstraße oder die Brücke über die Geeste kurz vor ihrer Mündung vor Augen, obwohl der Zug nur durch Bremens Hastedter- oder Waller Heerstraße fuhr. Erinnerungen an ein „voriges Leben" dieses Straßenbahnwagens, an dem diese Fahrgäste oft teilgehabt hatten. Überliefert sind Erzählungen von Reisegruppen aus Lübeck, Hagen und Aachen, die sich nach Einstellung „ihrer" Straßenbahnen auf Reisen begaben, um mit den so gewohnten Zügen durch andere Orte zu fahren – oftmals in alten Zeiten und der eigenen Geschichte schwelgend …

In einigen Fällen: Nochmals neue Ziele

Für die meisten dieser Exoten bedeuteten die 80er-Jahre das Ende: Das Aus für die Tram in Bremerhaven 1982 brachte für ihren Zweitehand-Wagenpark keine Perspektive mehr. Die schon länger nicht mehr eingesetzten, aber noch funktionsfähigen ex-Opladen-Ohligser Dreiachser verloren ebenso wie die bis zum Schluss gelaufenen ex-Offenbacher ihr Betätigungsfeld, während die aus erster Hand nach Bremerhaven gelieferten Hansa-Gelenkwagen für den Schnäppchenpreis von zusammen 662.000

Von Hagen nach Würzburg: Triebwagen 280 auf der Mergentheimer Straße, als die Tram dort noch eingleisig verkehrte



Treffen zweier Wagentypen in Mainz: Großraumwagen 208 und Gelenkwagen 222 von Westwaggon AUFNAHMEN: ANDREAS MAUSOLF



DM nach Bremen gelangten. Grundüberholt liefen sie hier noch fast anderthalb Jahrzehnte, bevor sie schließlich nach Timisoara abgegeben wurden.

In Kiel konnte nichts zur regulären Nutzung weiterverkauft werden: Mit dem Ende der Tram 1985 kam auch das Ende des letzten ex-Lübecker Verbandstypwagens, der – auch das ist ein Kuriosum – mit dem Baujahr 1951 deutlich jünger war, als die bis zum Schluss eingesetzten zweiachsigen DÜWAG-Beiwagen von 1939.

Als letztes dieser ursprünglich aus Lübeck stammenden Fahrzeuge wurde in Kiel Triebwagen 196 genutzt: Er fand als Sonder- und Arbeitsfahrzeug Verwendung und rangierte schließlich die arbeitslos gewordenen Fahrzeuge der Landeshauptstadt vor die Hallen, wo für diese meisten eine neue – überwiegend wenig rühmliche – Zeit begann. Er selbst gelangte, nachdem diese Tätigkeiten verrichtet waren, noch 1985 zunächst zum DSM in Sehnde, wo sich bereits seit 1982 die typgleichen Triebwagen 195 und 197 – beide ebenfalls ex-Lübeck – befanden.

Von dort übernahm der VVM am Standort Schönberger Strand die Einheiten 195 und 196 sowie das Fahrgestell des 197. Seit 2005 befindet sich Triebwagen 196 in Aufarbeitung unter Verwendung von Teilen seiner Artgenossen.



Noch einmal von Remscheid nach Darmstadt: Triebwagen 66 wurde leicht modernisiert, worunter das Fahrzeug-Design leidet. Der Wagen befindet sich seit 1992 im Besitz der BMB

Die letzten ex-Remscheider Gelenkwagen, die in Darmstadt eine neue Heimat gefunden hatten, schieden Anfang der 90er-Jahre aus, es folgten die letzten aus Regensburg gekommenen Zweiachser. Der letzte der aus Aachen (vormals Mönchengladbach) nach Mainz gelangten Großraumwagen verließ 1994 die Gleise für immer. Die Hagener Sechsachser, die den Würzburger Wagenpark bereichert hatten, verließen Franken ab 1997 gen Osteuropa. Ein ex-Neusser Sechsachs-Gelenkwagen hielt in Düsseldorf bis Mitte der 90er-Jahre aus und ging noch nach Stettin, wo er als Ersatzteilspender diente. Ehrenvollere Aufgaben durfte mit 2701 ein weiterer aus Neuss stammender Duewag-Wagen übernehmen: Er steht der Rheinbahn als Museumswagen zur Verfügung. Die in Düsseldorf zu Achtachsern umgebauten aus Neuss stammenden Sechsachser fanden 2010 schließlich auch den Weg nach Polen und gelangten nach Poznan.

ANDREAS MAUSOLF



Heute wäre sie 150



Jahre alt ...

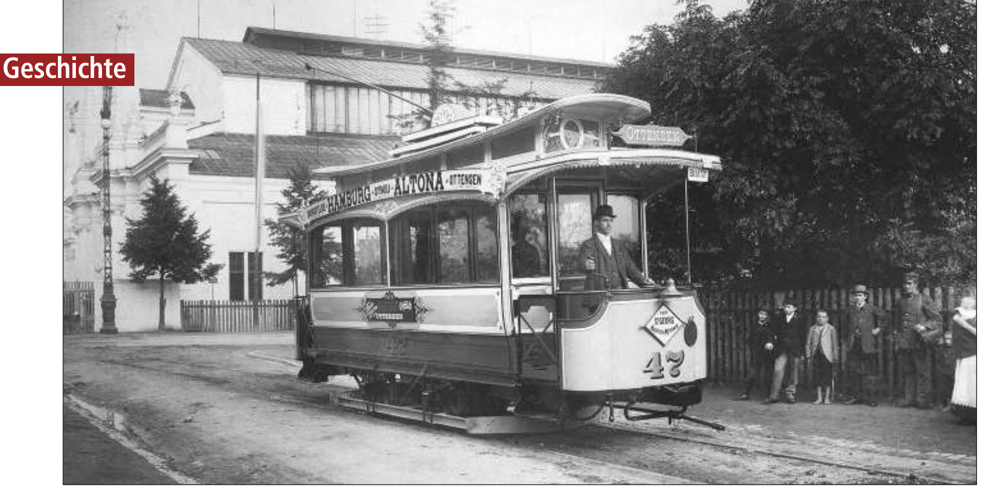
Die Hamburger Straßenbahn 1866 bis 1978 ■ Als am 16. August 1866 ein normannischer Schimmelhengst den rot lackierten und mit Goldverzierung versehenen Pferdewagen auf Schienen durch Hamburgs Straßen zog, begann an der Alster die Geschichte eines Verkehrsmittels, das auch noch fast 40 Jahre nach seiner Einstellung zu einer Spaltung der Hamburger Bevölkerung führt

In jenem Jahr 1866, als der deutsch-deutsche Krieg tobte, war die Freie und Hansestadt Hamburg wesentlich kleiner als heute und selbstständige Städte schlossen sich an das Stadtgebiet an. Da waren das „All-Zu-Nahe“ Altona, das bis 1864 zweitgrößte Stadt Dänemarks war und erst nach dem deutsch-dänischem Krieg gemeinsam mit Wandsbek zunächst unter österreichische Verwaltung kam. Auch die heutigen Stadtteile Harburg und Teile der Elbinsel Wilhelmsburg gehörten nicht zur Hansestadt, sondern bis 1866 zum Königshaus Hannover, welches nach dem verlorenen Krieg durch Preußen annektiert wurde. Mit dem Sieg der preußischen Allianz im deutsch-deutschen Krieg in dem Jahr, als die erste Pferdebahn eröffnet wurde, war Hamburg von Preußen umschlossen.

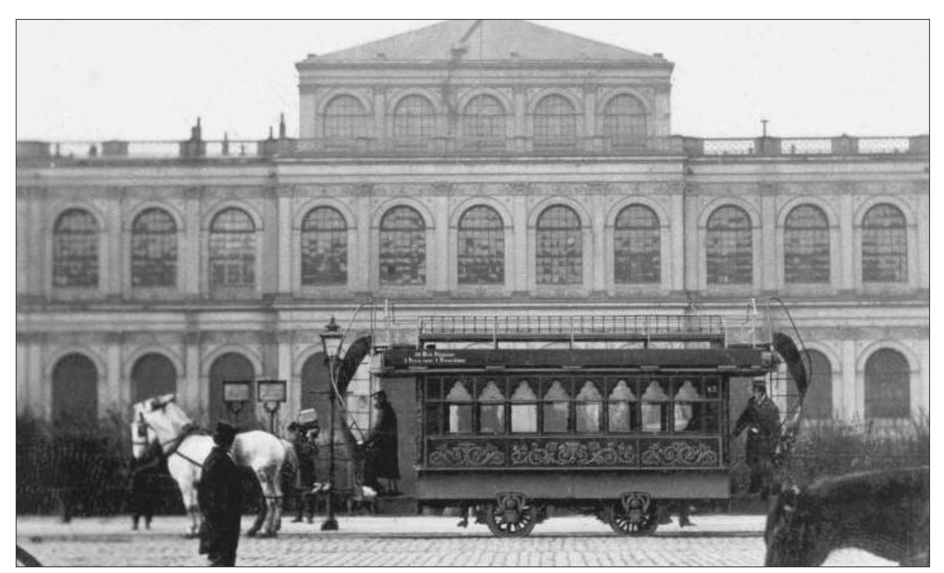
Von der Kutsche zur Pferdetram

Begonnen hatte der Hamburger Nahverkehr aber bereits 1819, als erste regelmäßige Fahrten mit einer Kutsche zwischen Hamburg und der noch dänischen Stadt Altona angeboten wurden. Ab 1824 wurden im Hamburger Stadtgebiet Pferdedroschken eingeführt, die gegen ein entsprechendes Entgelt die Fahrgäste zu den gewünschten Zielen brachte. Langsam entwickelten sich aus diesen Anfängen erste, von Pferden gezogene Omnibuslinien. Als Hamburg 1842 seine erste Eisenbahn zwischen dem Deichtorplatz und Bergdorf eröffnete, begann auch die Geburtsstunde des öffentlichen Schienenverkehrs. In diesen Jahren der industriellen Revolution stiegen die Bevölke-

Nach der Elektrifizierung der ersten Strecken stehen drei Triebwagen vor dem Depot an der heutigen Rentzelstraße
ARCHIV HHA, SLG. JENS PERBANDT



Triebwagen 47 der Straßenbahn Hamburg – Altona nach der Elektrifizierung der Centralbahn auf dem Weg nach Ottensen mit einem sichtlich stolzen Fahrer SIEMENS, SLG. JENS PERBANDT



Ein Pferdebahnwagen der Pferdebahn Wandsbek steht abfahrbereit vor der Börse, das 1887 fertiggestellte Hamburger Rathaus war noch nicht gebaut STAATSARCHIV SW, SLG. VVM

rungszahlen in den Städten rasch an. Auch in Hamburg brachte das Industriezeitalter Veränderungen mit sich und die Entfernungen zwischen den Wohn- und Arbeitsplätzen wurden größer. Die Im- und Exporte über den Hamburger Hafen stiegen immer stärker an und die dafür erforderlichen Arbeitskräfte wurden in neu errichteten Stadtteilen angesiedelt. Um ihren Arbeitsplatz zu erreichen, mussten sie teilweise erhebliche Fußwege zurücklegen. In dieser Zeit breitete sich in den großen Städten der Vereinigten Staaten und Englands das neue Verkehrsmittel Pferdebahn rasch aus. Nachdem der dänische Civil- und Marine-Ingenieur A.F. Moller eine Konzession für eine Pferdebahn in Kopenhagen erhalten hatte, beantragte er 1861 auch in der Hansestadt Hamburg eine entsprechende Konzession. Aber die Hamburger Stadtväter waren dem neuen Verkehrsmittel zunächst nicht positiv gestimmt und es sollte noch drei Jahre dauern, bevor ein Gesetz zum Betreiben von Pferdeeisenbahnen auf Hamburgs Straßen erlassen wurde. Daraufhin gründete Moller die Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft (PEG) Hamburg und errichtete eine erste acht Kilometer lange Strecke in das später zu Preußen gehörende Wandsbek. Startpunkt dieser ersten Strecke war die Börse am heutigen Hamburger Rathausmarkt, die Endhaltestelle befand sich vor dem Wandsbeker Zollamt. Der erste Betriebshof mit Wagenhalle und Stallungen für 145 Pferde entstand an der heutigen Wendemuthstraße, wo sich immer noch ein Busbetriebshof der Hochbahn befindet. Die bei dem Hambur-



Für rund 20 Jahre verkehrte zwischen Hamburg und Wandsbek eine Dampfstraßenbahn SLG JENS PERBANDT

Pferdewagen 52 der Hamburg Altonaer Pferdebahn steht abfahrbereit vor der Endhaltestelle am Museum für Kunst und Gewerbe SLG. JENS PERBANDT

ger Wagenbauer Lauenstein gebauten zweistöckigen Wagen boten 56 Personen Platz. Von diesen Wagen waren am ersten Betriebstag alle 16 vorhandenen Wagen im Einsatz und konnten dem Andrang kaum Herr werden. Bereits im Oktober desselben Jahres verlängerte die Pferdeeisenbahn ihre Strecke bis zum Bahnhof Wandsbek. Rasch wuchs das Netz der Gesellschaft und es wurden neue Strecken nach Barmbek, Eimsbüttel, Hamm und Hoheluft errichtet. Auch sorgten weitere Verzweigungen für eine zusätzliche Erschließung von Wandsbek. Die neuen Pferdebahnwagen fanden bei den Fahrgästen wegen ihrer höheren Geschwindigkeit und dem besseren Fahrkomfort regen Zuspruch, so dass der Pferdeomnibus seinen Rückzug antreten musste. Der starke Verkehr auf der Hauptachse der PEG ließ die Gesellschaft mit Dampflokomotiven anstelle der Pferde experimentieren und ab 1877 kamen die ersten Dampf-Lokomotiven bzw. Triebwagen dort zum Einsatz.

Weitere Tram-Betriebe kommen

Der Erfolg der Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft ließ rasch weitere Mitbewerber auf Hamburgs Straßen erscheinen und 1878 entstand mit der Hamburg-Altonaer Pferdebahn-Gesellschaft (HAPf) eine neue Gesellschaft. Die Gleise der neuen Bahn führten von der Hamburger Börse über die Reeperbahn zum Altonaer Bahnhof. Die Wagen dieser Gesellschaft wiesen eine Besonderheit auf. Sie besaßen nach dem Prin-



Um die Jahrhundertwende herrscht geschäftiges Treiben am Großen Burstah SLG. JENS PERBANDT

Wagenbestände Hochbahn HHA

Jahr	Triebwagen	Beiwagen
1923	837	645
1928	836	889
1943	766	846
1945	484	608 (Kriegsverluste 282 Tw/238 Bw)
1955	469 (265 2x, 204 4x)	638 (479 2x, 159 4x)

Ab 1925 erhielten die vierachsiger Triebwagen der Serie V1 geschlossene Plattformen, hier fährt ein bereits umgebauter TW über die Reeperbahn. Von den aufwendig gestalteten Fahrleitungsmasten stehen heute noch einige Exemplare an der Königstraße in Altona SLG. JENS PERBANDT



Der Schleifwagen G10 (ex HAT) mit dem Beiwagen 1060 aus dem Jahre 1926 als originell gestalteter Werbeträger für verschiedene Unfallverhütungsmaßnahmen SLG. SCOTT FEDER

zip des Berliner Ingenieurs Büsing ein auslenkbares fünftes Rad. Da die Räder keinen Spurkranz hatten, konnten sie mit Hilfe des Auslenk-Prinzips ihre Gleise verlassen und wie ein Pferdeomnibus Hindernisse umfahren.

Mit den steigenden Einwohnerzahlen Hamburgs und der Nachbarstädte stiegen auch die Zahlen der Fahrgäste und aus ehemaligen Dörfern wurden neue Stadtteile. Um diese Stadtteile zu erschließen, setze eine weitere Gesellschaft ihre Wagen in Hamburg auf die Gleise. Die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) begann ab 1880 damit, Hamburgs vornehmere Stadtteile zu erschließen. Dabei umrundeten ihre Gleise erstmalig die Alster und der Alsterring war geboren. Auch die Wagen der SEG hatten, wie bereits die HAPf, ein fünftes Rad. Das junge Unternehmen expandierte rasch mit neuen Strecken, während die PEG weiterhin ihre Bestandsstrecken bediente. Schließlich kam es 1882 zu einer ersten Fusion bei den Gesellschaften, und die SEG übernahm die PEG. Insgesamt wuchs das Pferdebahnnetz im Hamburger Raum rasant und 1882 betrug es schon 65 Kilometer. In diesem Jahr sollte in Hamburg auch eine Neuerung eingeführt werden, die noch heute weltweit bei vielen Straßenbahnbetrieben eingesetzt wird. Erstmalig wurden einteilige Rillenschienen in Hamburgs Straßen verlegt, die der Ingenieur Collin, Sohn des SEG-Direktors, entwickelt hatte.

Straßenbahn nach Altona

Gleichzeitig gründete sich 1882 eine weitere Straßenbahn-Gesellschaft, die Altonaer Ringbahn, die zwei Jahre später von der Altona and North Western Tramways Company Ltd. (HANWTC) übernommen wurde. Die englische Firma erschloss in den folgenden Jahren den Raum Altona mit vier Linien. Aber schon bald liquidierte sich diese Gesellschaft ebenfalls und firmierte ab 1892 als Hamburg-Altonaer Trambahn Gesellschaft (HAT). Und noch eine weitere Pferdebahngesellschaft sollte in Hamburgs Straßen ihre Gleise verlegen. Die Große

Stromzuführung

Für Betrieb verwendete Hamburg zunächst 500 V, später 550 V Gleichstrom. Die Stromzuführung erfolgte generell durch den Fahrdraht (Oberleitung). Die Hamburger Straßenbahn war der letzte Betrieb in Deutschland, der mit Rollenstromabnehmern fuhr, die bis zur Einstellung verwendet wurden. Bei den Zweirichtungsfahrzeugen war die Stromabnehmerstange je nach Fahrtrichtung manuell drehbar. Ein mechanisch wirkendes Sicherungssystem sorgte dafür, dass ein „entgleister" Rollenstromabnehmer nicht nach oben schnellte und die Fahrleitung beschädigte.

Hamburg-Altonaer Straßenbahn Gesellschaft (GrHAS) baute ab 1887 parallele Strecken zur Hamburg-Altonaer Pferdebahn durch das Stadtgebiet, sie sollte aber nie mehr als zwei Linien betreiben. Die Konkurrenz der unterschiedlichen Gesellschaften führte zu einem raschen Anstieg des Pferdebahnnetzes, aber auch zu wirtschaftlichen Problemen einiger Gesellschaften. Bereits drei Jahre nach ihrer Gründung wurde die GrHAS von der SEG übernommen, die damit ihr Netz abermals erweiterte. Allein die SEG hatte mehr als 2.000 Pferde zu betreuen und es gab 25 Pferdebahnlinien, die unterschiedliche Kennungen besaßen, da es noch keine Liniennummern gab.

Akku-Triebwagen ohne Erfolg

Bereits 1885 experimentierte die SEG mit elektrisch angetriebenen Akku-Triebwagen. Diese Fahrzeuge wurden auf der Strecke nach Barmbek eingesetzt, die Ladestation befand sich im Betriebsbahnhof Schürbek an der Mundsburg. Allerdings führten die Erfahrungen mit dieser Antriebsart zu keinen befriedigenden Ergebnissen und im folgenden Jahr endete dieser erste elektrische Betrieb wieder. Zu diesem Zeitpunkt experimentierte man in anderen Städten schon mit elektrischen Straßenbahntriebwagen, die aus einer Oberleitung versorgt wurden. Trotz der zahlreichen Gegner der neuen Traktionsart in Hamburg, die sowohl eine Verschandelung des Stadtbildes durch die Fahrleitungsanlage fürchteten, aber auch Befürchtungen gegen die rasenden Ungeheuer hatten, erhielt die SEG die behördlichen Genehmigungen zur Elektrifizierung. So beauftrage sie die Union Elektricitäts-Gesellschaft Berlin ihre Ringlinie mit einer elektrischen Oberleitung zu versehen. Am 5. März 1894 fuhren die ersten elektrischen Straßenbahnen durch die Stadt und rasch begann die SEG weitere Strecken zu elektrifizieren.

Die Netze werden elektrifiziert

Die HAPf hatte auf Grund ihrer Linienführung gute Geschäftsergebnisse vorzuweisen.



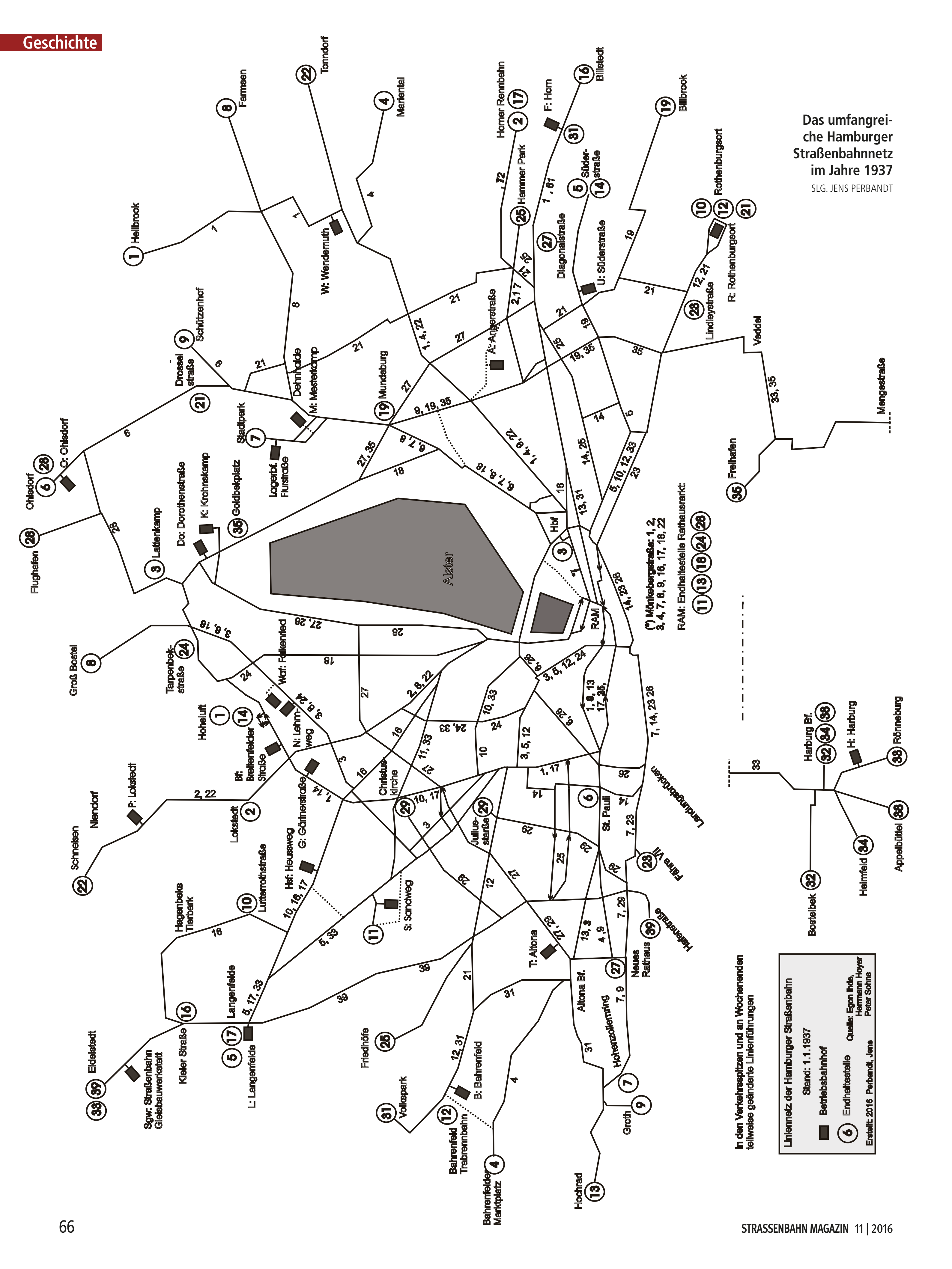
Arbeitselefanten von Hagenbeck ersetzen bei Demontagearbeiten der Hochbahn schweres Gerät, hier bei Abbauarbeiten in der Kaiser-Friedrich-Straße im Jahre 1949 SLG. SCOTT FEDER



Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Straßenbahnwagen auch zur Trümmerbeseitigung eingesetzt, wie diese eindrucksvolle Aufnahme belegt HHA, SLG. JENS PERBANDT

Ein spezieller Kabeltrommel-Arbeitstriebwagen sorgt über ein Schleppkabel beim Bau (1948) der Bramfelder Strecke für die Stromversorgung SLG. SCOTT FEDER





Das umfangreiche Hamburger Straßenbahnnetz im Jahre 1937 SLG. JENS PERBANDT

1949 sind noch deutlich die Zerstörungen am Hamburger Hauptbahnhof zu erkennen

Um auch weiterhin auf dem Markt mithalten zu können, begann sie ihre Strecken ebenfalls zu elektrifizieren und am 26. Januar 1896 schickte sie ihre ersten elektrischen Triebwagen von Hamburg nach Altona. Die Triebwagen wurden bei den Waggonfabriken W.C.F. Busch/Hamburg und der MAN/Nürnberg gebaut und erhielten auf Grund der gelben Lackierung und des geschwungenen Dachaufbaus den Spitznamen Chinesenbahn. Mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes nannte sich die Gesellschaft in Hamburg-Altonaer Centralbahn um.

Das neue elektrische System wurde auch von den Fahrgästen gut angenommen und so war der Anstoß für eine rasche Elektrifizierung weiterer Strecken gegeben. Dazu gehörte auch die mit Dampf betriebene SEG-Strecke nach Wandsbek, die 1897 umgestellt wurde. Bereits 1898 besaß Hamburg mit 20 Linien und einer Gesamtgleislänge von 188 Kilometern das größte elektrisch betriebene Straßenbahnnetz Europas. Dabei wurden zweigleisige Strecken doppelt gezählt. Lediglich Hamburgs Prachtboulevard Jungfernstieg durfte noch nicht mit Straßenbahnen befahren werden. So drängten sich die Straßenbahnen eingleisig durch den Großen Burstah, der bald seine Belastungsgrenze erreicht hatte.

Erst ab 1900 konnten die ersten Bahnen auf dem Jungfernstieg verkehren, der hierfür mit besonders verzierten Fahrleitungsmasten ausgestattet wurde. Waren bisher nur zweiachsige Fahrzeuge im Einsatz, experimentierte die SEG 1896 mit einem



Vor dem Beschluss, die Straßenbahn einzustellen, waren noch Großbaumaßnahmen zur neuen Trassierung von Strecken üblich. Hier ein Zug der Linie 18 (Alsterring) 1954 am Hauptbahnhof



Festliche Einweihung der letzten Neubaustrecke nach Lurup im Jahr 1955. Nach nur 18 Jahren Betriebszeit wurde die Linie bereits 1973 wieder eingestellt

ARCHIV HHA SLG PERBANDT (3)



Zweiachser-Wagenzug der Linie 2 in neuer, rot-weißer Lackierung im Jahr 1961 vor dem Hauptbahnhof, Pepsi war damals offenbar angesagt KLAUS OTTO, SLG. JENS PERBANDT (2)

dreiachsigen Triebwagen. Das von der Robinson Radial Truck Ltd. aus Amerika gelieferte Fahrgestell mit Lenkachse erhielt einen Aufbau von der Waggonbau Falkenried, heute FFG. Allerdings war das Kurvenverhalten nicht befriedigend, und so sah die SEG von einer weiteren Beschaffung dieses Typs ab. Stattdessen nahm sie 1897 zehn vierachsige Triebwagen in Betrieb. Im Laufe der nächsten Jahre wurden dann weitere 40 solcher vierachsige Wagen in Dienst gestellt.

Konsolidation und Expansion

Die GrHAS hatte zu diesem Zeitpunkt noch keine ihrer Strecken elektrifiziert und gab schließlich auf. Sie wurde 1899 von der SEG übernommen, die damit ihr Netz abermals erweiterte. Die HAT versuchte durch Expansion ihre Lage zu stärken und plante neue Straßenbahnlinien in Harburg zu errichten, jedoch waren diese Bemühungen vergebens und am 1. April 1900 erfolgte auch hier die Übernahme durch die SEG. Die von der HAT initiierten Harburger Strecken wurden durch die SEG fertiggestellt und ab März 1902 hatte Harburg mit der Eröffnung der Verbindung von der Stader Straße zum Bahnhof Harburg seine erste eigene Linie. Zwei Monate später schaffte die SEG durch die Verlängerung der Strecke zur Veddel einen Anschluss an ihr Hamburger Straßenbahnnetz.

Zwei neue elektrische Bahngesellschaften sollten in diesen Jahren im Hamburger Raum noch den Betrieb aufnehmen. Die Hamburg-Blankeneser-Straßenbahn nahm am 28. August 1899 den Betrieb von Altona nach Blankenese auf. Bereits ein Jahr später wurde sie in Elektrische Bahn Altona-Blankenese umbenannt. Die elektrische Kleinbahn Alt Rahlstedt – Volksdorf verband ab 1904 die Hamburger Walddörfer mit der Strecke Hamburg – Lübeck. (s. SM 6/2011)

Das Jahr 1900 begann in Hamburg mit einer großen Neuerung. Die SEG führte zusätzlich zu den bisherigen Liniensymbolen eine Nummerierung ein. Damit war Hamburg die erste deutsche Stadt, die dieses System drei Jahre vor Berlin und Köln einführte. Ins-

Ein Tag vor der Betriebseinstellung stehen der TW 3645 und TW 3579 am 21. Mai 1977 an der Endhaltestelle Lattenkamp

gesamt 30 Linien gab zu diesem Zeitpunkt. Einige der Linien, wie die 2 zwei nach Lokstedt, behielten ihre Kennung bis zu ihrer Einstellung. Das Verkehrsgebiet der Straßenbahn umfasste in diesem Jahr fast eine Million Einwohner.

Immer mehr neue Linien

In den nächsten Jahren wuchs das Hamburger Straßenbahnnetz stetig und neue Linien entstanden. Bis 1904 gab es lediglich noch zwei kurze Abschnitte, auf denen Pferdebahnen verkehrten. Die Wagen von Ottmarschen nach Flottbek sowie die Ringlinie vom Wandsbeker Markt nach Jüthorn – Marienthal wurden noch von einem Hafermotor betrieben. Im Zentrum Hamburgs entstand mit dem Bau des neuen Hauptbahnhofs, der 1906 eröffnet wurde, ein neues verkehrstechnisches Zentrum, das auch von 18 Straßenbahnlinien bedient wurde. Allerdings begannen in diesem Jahr auch die Arbeiten zum Bau der neuen Hochbahn-Strecke, in dessen weiteren Verlauf es auch zu einigen Linienanpassungen kam. Mit der Elektrifizierung der Flottbeker Pferdebahnstrecke im Jahr 1908, wurde nur noch die Wandsbeker Pferdebahn nicht elektrisch betrieben. Diese sollte noch bis 1922 bestehen bleiben, bevor auch sie elektrifiziert wurde.

1914 entstand noch einmal ein neuer Straßenbahnbetrieb auf Hamburger Gebiet.

Farbgebung

Die Centralbahn fuhr mit gelben Wagen, die Fahrzeuge der SEG wurden dunkelgrün gestrichen. Ab 1922 setzte sich bei der HHA einen cremefarbener Anstrich durch. Gegen Ende der 30er-Jahre wurden die Vierachser unter den Fenstern rot (RAL 3000) lackiert und darüber weiterhin cremefarbig (RAL 1001).[25]. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde diese Farbgebung, die die Hamburger Stadtfarben Rot und Weiß beinhaltete, auch bei den zweiachsigen Fahrzeugen angewendet. Dieses Erscheinungsbild, „vervollständigt“ durch Werbung, trugen die Hamburger Wagen bis zur Betriebseinstellung 1978, sieht man von einigen Fahrzeugen mit Ganzreklame ab.

Auf der Militärbahn in Cuxhaven, die bis 1937 zu Hamburg gehörte, eröffnete die Städtischen Bahn Cuxhaven am 6. Juli 1914 eine mit Benzol betriebene Straßenbahn. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges sollte dieser Bahn aber schon ein baldiges Ende bereiten und nur ein Monat später erfolgte die Einstellung.

1918: Fünf Gesellschaften aktiv

Mit Beginn des Ersten Weltkrieges stellte sich das Hamburger Straßenbahnsystem folgendermaßen dar: Fünf unabhängige Bahngesellschaften führten im Großraum von Hamburg sowie im Stadtgebiet überwiegend elektrisch betriebenen Straßenbahnverkehr durch. Die größte Gesellschaft war die SEG, es folgten die Centralbahn, die Elektrische Bahn Altona-Blankenese, die Kleinbahn Alt Rahlstedt – Wohldorf sowie die Städtische Bahn Cuxhaven. Lediglich die von der SEG betriebene Pferdebahn in Wandsbek sowie die benzolbetriebene Straßenbahn in Cuxhaven wurden nicht elektrisch betrieben. Die 1912 eröffnete Hamburger Hochbahn betrieb im Hamburger Stadtgebiet eine elektrische Schnellbahn mit unabhängigem Gleiskörper, was zu einer Fahrgastabwanderung bei einigen Straßenbahnverbindungen führte. Zusätzlich gab es eine von der Preußischen Eisenbahn KPEV betriebene elektrische Schnellbahn zwischen Wedel und Ohlsdorf. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges führte wiederum zu einer Veränderung des Fahrgastaufkommens bei den Straßenbahnen und machte die Betriebsführungen auf Grund des Mangels an Fahr- und Instandhaltungspersonal sowie Rohstoffen schwierig. Geplante Erweiterungen wurden nicht mehr realisiert, außer sie waren für die Versorgung der Bevölkerung bzw. Kriegsindustrie erforderlich.

Teilweise erfolgte die Versorgung der Industriebetriebe mit der Straßenbahn, die ent-



TW 2936 auf der Linie 4 im Jahr 1966 in der Mönkebergstraße mit der gummibereiften Konkurrenz im Hintergrund und zwei Straßenbahnen

sprechenden Güterverkehr einrichtete. Auch wurde mit zunehmender Kriegsdauer die Kohleversorgung für die Kraftwerke schwieriger. Zwischen dem 18. April und 7. Mai ruhte, auf Grund eines Streiks der Bergarbeiter im Ruhrgebiet, der Verkehr bei der Straßenbahn vollständig. Dieses wirkte sich auf die Wirtschaftlichkeit der Straßenbahngesellschaften aus.

Die Hochbahn übernimmt

Nach dem Ersten Weltkrieg versuchte Hamburg den öffentlichen Nahverkehr der Stadt bei der stadteigenen Hamburger Hochbahn AG (HHA) zu bündeln. Bereits 1918 kam es zu Fusionsverhandlungen mit der SEG, die noch im selben Jahr zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht wurden. Schwieriger gestalteten sich die Verhandlungen mit der Centralbahn. Die Gesellschaft mit ihren lukrativen Strecken schrieb während des ganzen Zeitraumes schwarze Zahlen und war nicht bereit, ihre Strecken an die Hochbahn abzugeben. Die Kleinbahn Alt Rahlstedt – Volksdorf hingegen bekam die Konkurrenz zur Hochbahn zu spüren, die eine Strecke über Volksdorf nach Ohlstedt eröffnet hatte. So übernahm die HHA 1920 zunächst 50 Prozent der Aktien, bevor sie 1924 den gesamten Betrieb übernahm. Die Elektrische Bahn Altona-Blankenese stellte ab 1920 den Betrieb ein und wurde ein Jahr später liquidiert. Einige Fahrzeuge konnten nach Hannover verkauft werden, die restlichen Fahrzeuge und Schienen gingen an andere Verkehrsbetriebe.

Als am 31. Dezember 1922 die Konzession der Centralbahn-Gesellschaft ablief, konnte auch hier die Übernahme erfolgen, und die HHA hatte damit alle in Hamburg verkehrenden Straßenbahnbetriebe in ihrer Hand. In den folgenden Jahren strukturierte sie das Straßenbahnnetz um und parallelführende Strecken der Gesellschaften wurden eingestellt. Die Zahl der Straßenbahnlinien sank von 41 auf 27 Linien gegen Ende des Jahres 1923. Die Inflation und Wirtschaftskrise setzten dem Straßenbahnbetrieb massiv zu, erst nach der wirtschaftlichen Erholung konnte das Straßenbahnnetz wieder wachsen. Es entstanden neue Streckenverlängerungen und weitere Stadtteile erhielten einen Anschluss an das Straßenbahnnetz. Auch die Horner Rennbahn sowie der Flughafen erhielten in den Jahren zwischen den Kriegen einen entsprechenden Schienenanschluss.

Fahrzeugpark wird modernisiert

Der vorhandene Wagenpark, der überwiegend aus zweiachsigen Fahrzeugen bestand, benötigte ebenfalls eine Modernisierung. So entstanden bei der inzwischen Hochbahneigenen Waggonwerkstatt Falkenried 1928 moderne Vierachser der Baureihe V2, bevor 1937 die V3-Triebwagen folgten (s.SM 2/2012). Dabei steht in Hamburg das V für vierachsige Triebwagen analog zum Z für zweiachsige Wagen. Ein Jahr später hatte das Hamburger Straßenbahnnetz mit 413,6 Kilometern Betriebsgleislänge seine größte Ausdehnung. Aber auch die Hansestadt Hamburg sollte in diesem Jahr gewaltig wachsen. Auf Grundlage des Groß-Hamburg-Gesetzes wurden die bis dahin eigenständigen Nachbarstädte Harburg, Wandsbek und Altona sowie einige umliegende Gemeinden der Hansestadt Hamburg zugeschlagen. Diese musste aber auch einige Exklaven sowie Geesthacht und Cuxhaven abtreten. Die Einwohnerzahl stieg damit schlagartig um 500.000 Einwohner auf 1,6 Millionen. Das Straßenbahnnetz sollte massiv ausgebaut und modernisiert werden. Die Bestellung der in geringer Stückzahl gelieferten V4- bzw. V5-Triebwagen fällt ebenfalls in die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, auch wenn die Auslieferung erst während des Krieges erfolgte. Während es sich bei den V4-Triebwagen um Einzelstücke unterschiedlicher Hersteller handelt (s.SM 4/2006), wurden von den Fahrzeugen der Reihe V5 insgesamt 21 TW und 14 BW bei der Waggonfabrik Uerdingen gebaut.

Die letzte Linie

Bis zum 30. September 1978 verkehrte mit der 2 von Schnelsen über Niendorf Markt, Lokstedt, Grindelberg und Dammtor zum Rathausmarkt die letzte Hamburger Straßenbahnlinie. Am 1. Oktober folgten noch einige Abschiedsfahrten; schon wenig später wurden die Gleise entfernt, um auf der vormaligen Straßenbahntrasse Schnellbus-Spuren anlegen zu können.

1939: Der Ausbau wird beendet

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges am 1. September 1939 endete der Ausbau des Hamburger Straßenbahnnetzes rasch. Die wirtschaftlichen Ressourcen flossen in die Kriegsindustrie und die Personale wurden für den Einsatz an der Front eingezogen. Mit fortdauernder Kriegsdauer und den zunehmenden Bombardierungen hatte die HHA Schwierigkeiten, den Betrieb aufrecht zu erhalten. Hinzu kamen Personal- und Fahrzeugmangel sowie Energieknappheit. Erst mit der Beendigung des Krieges in Hamburg am 3. Mai 1945 normalisierte sich die Lage und der Wiederaufbau des Straßenbahnnetzes konnte beginnen. Noch einmal sollte für die Straßenbahn in der Hansestadt eine kurze Blüte einsetzen, bevor das Ende dieses umweltfreundlichen Systems endgültig eingeläutet wurde. Vordringlich war der Wiederaufbau der zerstörten Infrastruktur und des Wagenparks. Die 15 Betriebsbahnhöfe wiesen teilweise



TW 3608 im Jahre 1978 am Gänsemarkt, die Stilllegung der Straßenbahn steht unmittelbar bevor

Stadtbahn Hamburg: Viel geplant, nichts erreicht

Nachdem die Straßenbahn in Hamburg 1978 eingestellt wurde, gab es bereits zwei Mal realistische Versuche, ein modernes Stadtbahnsystem in der Elbmetropole zu etablieren. Seit sich 1994 ein Gutachten für die Einführung eines modernen Stadtbahnsystems aussprach, sollte es noch bis 1998 dauern, bevor die Baubehörde mit den entsprechenden Planungen begann. Besonders die Grünen, die auf Grund der Wahlen ein Jahr zuvor an der Regierung beteiligt wurden, machten sich für das umweltfreundliche Verkehrsmittel stark. Als erste Strecke war der Bau einer Linie von Steilshoop, einer in den 60er-Jahren gebauten Großsiedlung, in die Innenstadt vorgesehen. Die entsprechenden Unterlagen zur Planfest- stellung wurden erstellt und das entsprechende Verfahren sollte 2001 eröffnet werden.

Der Ausgang der Wahlen im September 2001 machte aber dieses Vorhaben zunichte, nachdem ein Regierungsbündnis aus CDU, FDP und Schill-Partei die Regierungsgeschäfte der Hansestadt übernommen hatte. Die Unterlagen zur Planfeststellung wurden in das Archiv getragen und für sieben Jahre ruhte das Thema. Erst als sich nach den Wahlen im Mai 2008 ein schwarz-grüner Senat etablierte, bekam das Thema Stadtbahn wieder neuen Schwung, nachdem die Grünen die Wiedereinführung der Stadtbahn in den Koalitionsvertrag mit aufgenommen hatten. Der Gesamtplanungsauftrag wurde an die Hamburger Hochbahn vergeben, dessen Vorstandsvorsitzender Günther Elste ehemaliger SPD-Fraktionschef war. Entgegen der ursprünglichen Streckenführung der ersten Linie von Steilshop in die Innenstadt wurde jetzt der Bau einer Tangentiallinie favorisiert. Das bedeutete gleichzeitig, dass die bis 2001 erstellten Unterlagen zur Planfeststellung nur zu einem geringen Teil genutzt werden konnten und eine neue Planung erforderlich wurde. Der erste Streckenabschnitt sollte vom Bramfelder Dorfplatz zum U-Bahnhof Kellinghusenstraße erfolgen. Als besonders schwierig zeigte sich später bei dieser Linienführung die Gleislage durch den Stadtteil Winterhude, da hier erheblicher Widerstand bei der Anwohnerschaft bestand. Die Erstellung der Planungsunterlagen schritt zügig voran und im Oktober 2010 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Von der politischen Opposition gab es massiven Gegenwind für das Projekt und es hatte sich auch eine entsprechende Bürgerinitiative gebildet. Das Ende kam aber aus der regierenden schwarz-grünen Regierung. Nachdem die Grünen das Bündnis Ende November 2010 aufgekündigt hatten, zog der regierende CDU-Bürgermeister Ahlhaus das Planfeststellungsverfahren zurück und Neuwahlen wurden eingeleitet. Das endgültige Aus kam mit dem Ausgang der Wahl im Februar 2011, bei dem die SPD die absolute Mehrheit gewann. Getreu der SPD-Vergangenheit sprach sich der neue Bürgermeisters Olaf Scholz gegen die Wiedereinführung der Straßenbahn aus und versprach Hamburg ein modernes Bussystem. Und obwohl bei der Wahl 2015 auch die Grünen mit an den Regierungsgeschäften beteiligt wurden, stand die Stadtbahn nicht mehr auf der Tagesordnung.

Wie bereits in den 60er-Jahren wird jetzt wieder der Ausbau der U-Bahn favorisiert, dessen Realisierung in der geschlossenen Stadtlandschaft mit erheblichen Kosten verbunden ist. Der Bau einer modernen Stadtbahn in Deutschlands zweitgrößter Metropole ist damit genau so unwahrscheinlich wie seinerzeit die Erhaltung der letzten Strecke kurz vor der Einstellung der Straßenbahn, zumal auf den Flächen, die für den Bau des Stadtbahn-Betriebshofes vorgesehen waren.

Bereits zwei Mal wurde auf Grund politischer Entscheidungen Planungen zum Bau einer Stadtbahn eingestellt. 2014 sollten die ersten Züge fahren SLG. JENS PERBANDT



TW 3617 fährt kurz vor der Einstellung der Linie 14 im Jahre 1977 in den 1949 eröffneten Straßenbahntunnel auf der Veddel ein JENS PERBANDT (3)

schwere Schäden auf. Die Bahnhöfe Süderstraße, Rothenburgsort, Horn, und Sandweg waren komplett zerstört und wurden teilweise aufgegeben. Auch die Hauptwerkstatt am Falkenried hatte schwere Schäden aufzuweisen. Der Fahrzeugpark hatte ebenfalls hohe Verluste zu verzeichnen und die noch einsetzbaren Fahrzeuge wiesen teilweise schwere Schäden auf. Oftmals konnte die Instandsetzung während des Krieges nur provisorisch erfolgen.

Ausbau nach dem Zweiten Weltkrieg

Zusätzlich kamen neue Aufgaben auf den Straßenbahnbetrieb zu. So wurden die Fahrzeuge im Güterverkehr zur Versorgung der Bevölkerung und Betriebe eingesetzt. Auch zur Trümmerbeseitigung wurde die Straßenbahn herangezogen und die Hochbahn beschaffte hierzu zwei spezielle Arbeitstriebwagen mit Akku-Betrieb. Die großflächige Zerstörung der Hamburger Innenstadt und des dort vorhandenen Wohnraumes führte dazu, dass die Bevölkerung sich in den Hamburger Randgebieten ansiedelte. Daraus ergaben sich neue Verkehrsströme und neue Straßenbahnstrecken wurden erforderlich. So wurde zu Pfingsten 1948 die erste neue Verbindung nach dem Kriege nach Bramfeld geschaffen. Die FFG nahm die Entwicklung des neuen Großraumzuges V6 auf, dessen Prototyp bereits 1949 in Betrieb genommen wurde. Bis 1953 wurden über 100 Züge dieser Bauserie in Betrieb genommen, die ab 1953 durch den Nachfolgetyp V7 abgelöst wurde (s.SM 2/2016). Diese Fahrzeuge sollten das Bild der Hamburger Straßenbahn bis zu ihrem Ende prägen. Von La Brugeoise aus Belgien wurde ab 1951 der PCC TW 3060 in Hamburg eingesetzt. Auf Grund seiner Abmessungen konnte er jedoch nicht auf allen Strecken eingesetzt werden und kam überwiegend auf der Linie 8 zwischen Farmsen und Dehnhaide zum Einsatz. In den folgenden Jahren erfolgte der Bau weiterer Strecken, und Jenfeld erhielt am 4. Juli 1954 seinen Bahnanschluss. Auch wurden vorhandene Strecken neu trassiert und teilweise auf besonderem Bahnkörper verlegt. Auf der Veddel entstand sogar ein neuer Straßenbahntunnel. Mit der Eröffnung der Strecke in das schleswig-holsteinische Lurup am 26. Oktober 1955 fand die Erweiterung des Hamburger Straßenbahnnetzes ein Ende. In diesem Jahr wurden auch erstmalig Gelenktriebwagen bei der Hamburger Hochbahn eingesetzt. Die Deutsche Waggonunion Berlin lieferte zehn 17 Meter lange Triebwagen mit schwebendem Mittelteil. Die Fahrzeuge, die auf Fahrgestellen ehe-



Der dänische Museumszug

Auch heute kann man noch bzw. wieder mit einem Hamburger Triebwagen samt Beiwagen fahren. Das Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm in Dänemark wird von ehrenamtlich tätigen Mitgliedern der Sporvejshistorisk Selskab (Dänischen Gesellschaft für Straßenbahngeschichte) betrieben. Betriebsfähig für Fahrten auf dem Museumsgelände und auf der reizvollen Strecke sind der Hamburger TW 3657 sowie der Beiwagen 4384. Mehr Infos: **www.sporvejsmuseet.dk/tysk**

maliger Zweiachser aufgebaut wurden, bewährten sich im Alltagsbetrieb nicht und wurden bereits zwischen 1965 und 1967 wieder ausgemustert.

1958: Einstellung wird beschlossen

Die Regierenden von Hamburg beabsichtigten, die Straßenbahnlinien einzustellen und durch U-Bahn oder Busse zu ersetzen, und so fasste die von der SPD geführte Bürgerschaft im Jahr 1958 einen entsprechenden Beschluss. Daraufhin veröffentlichte die größte deutsche Boulevardzeitung am 21. Januar 1958 die Schlagzeile: „Endlich: Hamburg schafft alle Straßenbahnlinien ab!“ Diese Entscheidung hatte Auswirkungen auf die Zukunft des bis dahin modernen Straßenbahnsystems. Die weitere Entwicklung neuer Straßenbahnzüge entfiel und der versuchsweise eingesetzte PCC-Prototyp 3060 wurde 1958 nach Kopenhagen abgegeben.

Drei Jahre später, am 29.Januar 1961, endete der Betrieb auf der Reststrecke der Walddörferstraßenbahn zwischen Ohlstedt und Wohldorf. In den nächsten Jahren schrumpfte das Straßenbahnnetz im Hamburger Stadtgebiet weiter. Während anfangs noch die Hauptachsen der Straßenbahnstrecken durch die U-Bahn ersetzt wurden, kam später immer mehr der Omnibus als Ersatz zum Zuge. Zahlreiche dicht besiedelte Stadtteile verloren ihren attraktiven Schienenanschluss und haben bis heute keinen äquivalenten Anschluss an das Schnellbahnnetz erhalten. Durch die stetige Verkleinerung des Liniennetzes konnte auf die älteren Fahrzeugreihen verzichtet werden. So entfiel ab 1965 der planmäßige Einsatz der alten zweiachsigen Triebwagen. Auch auf die älteren vierachsigen Baureihen konnte stufenweise verzichtet werden. Ab 1967 endete der Einsatz der alten V2P-Zweirichtungstriebwagen auf der Linie 19 nach Billbrook, damit waren nur noch Einrichtungsfahrzeuge im Einsatz.

Quellen

- Erich Staisch: Straßenbahn Adieu
- Hermann Hoyer: Die Hamburger Straßenbahn, Wagenpark Band 2+3
- Straßenbahn Magazin: Div. Ausgaben
- Union Elektricitäts-Gesellschaft Berlin, Motorbuch Verlag
- Höltge/Kochems: Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland Band 11
- Horst Buchholz: Entwicklung des Liniennetzes 1866–1978

Mit elf Linien in die 70er-Jahre

Das Hamburger Straßenbahnnetz besaß am 31. Dezember 1969 nur noch elf Linien, die typenrein mit Fahrzeugen der Baureihen V6 und V7 befahren wurden. Obwohl zahlreiche Abschnitte des bestehenden Restnetzes stadtbahnmäßig trassiert waren, konnte das Ende der Straßenbahn nicht mehr aufgehalten werden. Zwar versuchten noch einige Bürgerbewegungen die Straßenbahn zu erhalten, aber sie waren gegen die Beschlüsse der Bürgerschaft und der verkehrspolitisch Verantwortlichen machtlos. Linienkürzungen und Einstellungen ließen das Streckennetz weiter schrumpfen und auch die erst 1955 eröffnete Neubaustrecke nach Lurup wurde nach nur 18 Jahre Betriebszeit 1973 wieder eingestellt. Mit der Einstellung der Linie 2 zwischen dem Rathausmarkt und Schnelsen endete am 30. September 1978 auch das Zeitalter der Straßenbahn in der Hansestadt an der Elbe. JENS PERBANDT



Die Hamburger Straßenbahn lebt: Das Straßenbahnmuseum Skjoldenæsholm in Dänemark betreibt den Triebwagen 3657 und den Beiwagen 4384, betriebsfähig aufgearbeitet wurden sie 2012/2013 in Gera. Nach Abschlussarbeiten im Museum wird das Gespann seit dem 30. Juli 2016 im Museumsbetrieb eingesetzt BODO SCHULZ

FOLGE 41
Esslingen
Charlottenplatz



Ein Esslinger Obus passiert das ehemalige Wartehäuschen Charlottenplatz, das bis 1944 der meterspurigen Straßenbahn diente; sie wurde nach 32 Betriebsjahren eingestellt. Der nachträglich integrierte Imbiss war offensichtlich geschlossen, als Jürgen Jaeschke fotografierte

Einst Tram, jetzt Obus

Während die Überlandstraßenbahn Esslingen – Nellingen – Denkendorf in der Erinnerung der lokalen Bevölkerung noch sehr präsent ist, wissen selbst viele Esslinger nicht, dass es auch eine Städtische Straßenbahn gab, die immerhin 32 Jahre lang durch die Neckarstadt fuhr

Die Meterspurbahn umfasste zwei Linien und wurde 1912 eröffnet. Es gab zwei in Meterspur ausgeführte Linien. Als erstes die Durchgangslinie, sie führte vom Rathaus der noch selbstständigen Gemeinde Oberesslingen, über den an der Gemeindegrenze befindlichen Betriebshof, über Charlottenplatz, Bahnhof und Mettingen in das noch selbstständige Obertürkheim. Als zweites die Stadtlinie, sie führte vom Bahnhof als Ringlinie durch die Bahnhofstraße über den Marktplatz zum Charlottenplatz und über die Neckarstraße zurück zum Bahnhof. Während die Durchgangslinie sehr gut frequentiert war, wurde die Stadtlinie bereits 1915 mangels Nachfrage eingestellt, blieb jedoch für Marktzüge befahrbar. Als im Jahre 1919 auch die Stuttgarter Straßenbahn Obertürkheim erreichte, wurde ein Gemeinschaftsbetrieb der Esslinger mit der Stuttgarter Straßenbahn eingeführt. Durch die Einführung eines elektrischen Vorortbetriebes der Reichsbahn zwischen Stuttgart und Esslingen sind viele Fahrgäste dorthin abgewandert. So wurde die Straßenbahn 1944 nach 32 Betriebsjahren eingestellt. Die Nachfolge trat der Obus an, der noch heute auf der Strecke der früheren Durchgangslinie verkehrt.

Der Charlottenplatz am östlichen Rand der Innenstadt war eine wichtige Haltestelle der Straßenbahn. Die Stadtstrecke mündete, von der Olgastraße her kommend, hier in die Strecke der Durchgangslinie ein. Deswegen wurde ein repräsentatives Haltestellenhäuschen errichtet. Als Anbau wurde ein Gleichrichterwerk für die Straßenbahn erstellt. Dazwischen entstand ein Türmchen, wo die Anschlusskabel vom Stromnetz angeschlossen wurden. Das markante Gebäudeensemble ist ein gutes Beispiel für den damaligen Jugendstil. Im Innern der Wartehalle befanden sich an den Wänden hölzerne Bänke. Die Wartehalle und das Umspannhäuschen wurden auch für den Obus weiterverwendet. Allerdings ist heute die Haltestelle Charlottenplatz einige Meter weiter stadteinwärts verlegt worden. Seit geraumer Zeit ist in der ehemaligen Wartehalle ein Imbiss untergebracht, wozu auf der Stirnseite ein Fenster ausgebrochen wurde, damit hier die Gäste bedient werden können. Jürgen Jaeschke

sm-modell@geramond.de

In Helmut Gieramms Bastellecke wartet sein neuer aus Halling-Teilen entstandener N-Wagen (rechts) auf die letzten Farbtupfer. Beim Weißmetallmodell des Hamburger Z1a von Bec-Kits soll der Dachstromabnehmer getauscht werden. Zwischen dem Bau der beiden Modelle liegen fast 40 Jahre HELMUT GIERAMM (7)

Hamburgs N-Wagen aus Halling-Teilen

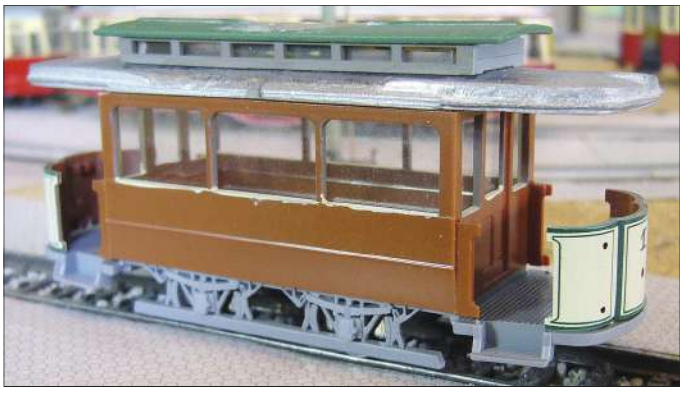
Von der SEG zur HHA Der einst für ein Museum abgestellte Oldtimer hat den Zweiten Weltkrieg nicht überstanden. Helmut Gieramm hat ihn jetzt als H0-Modell nachgebaut



Im Jahr 1954 wäre diese Zusammenstellung in Hamburg möglich gewesen, wenn es den im Krieg zerstörten Oldtimer noch gegeben hätte

In den ersten Jahrzehnten der Straßenbahn in Hamburg gab es in der Hansestadt gleich mehrere Straßenbahngesellschaften. Nach Ablauf der Konzessionen gingen bis Anfang der 1920er-Jahre alle Gesellschaften in der Hamburger Hochbahn AG (HHA) auf. Auch wenn ein Teil der übernommenen Fahrzeuge bereits in die Jahre gekommen war, bis zu ihrer Ausmusterung wurden viele von ihnen noch für einen weiteren Einsatz unter dem neuen Farbschema der HHA fit gemacht.

In den 1930er-Jahren hatte die Hochbahn auch mehrere *Oldtimer* für die museale Verwendung in Hamburg abgestellt. Den Krieg überstanden sie dann leider nicht. Ob sie den Zeitgeist der nachfolgenden Politiker und Planer überlebt hätten, steht auf einem anderen Blatt.



Der Anfang ist gemacht, das Dach hat Helmut Gieramm hier bereits eingekürzt. Er war froh, dass an der Breite nichts geändert werden musste



Der erste Farbauftrag verdeckt den Unterschied zwischen Kunststoff und Metall. Drei dünne Anstriche waren für eine durchgehende Deckung nötig

Mein Modell zeigt einen 1901 von der Waggonbaufabrik Falkenried gebauten N-Triebwagen der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg (SEG) in der Farbgebung der HHA.
Kunststoffteile und Varioantrieb stammen aus dem Hause Halling. Das von mir gekürzte Z1-Weißmetalldach und einige Kleinteile stammen von Bec-Kits. Was dann noch fehlte, lötete ich aus Messingblech zusammen. Das Anpassen war eigentlich nicht schwer. Durch diesen Dachtausch erlangt das Modell ein besseres Hamburger Aussehen und auch mehr Gewicht. Das Material für den Stangenstromabnehmer stammt aus einer Musikalienhandlung – Gitarrendraht. Die Imitation der Feder am Fuß der Konstruktion ist eine abgekniffene Schraube, von denen ich dank der Atlas-Sammelmodelle (siehe auch SM 12/14) ausreichend zur Verfügung habe. Bisher verwendete ich meistens Emaillefarben, inzwischen bevorzuge ich aber Acrylfarben – matt oder seidenmatt, aufgetragen wiederum mit Tuschpinseln. Die Farben, von den es eine große Auswahl an RAL-Farbtönen gibt, lassen sich besser und schneller verarbeiten.
Selbstverständlich strotzt mein neues H0-Modell bei aller Nacharbeit doch nur so vor Ungenauigkeiten, doch ich hatte hier wiederum nur die Wahl zwischen einem Kompromiss oder gar nichts. HELMUT GIERAMM



Oldtimertreffen auf Gieramms Anlage: links ein SEG-Tw (Umbau aus Z1-Weißmetall-Bausatz von Bec-Kits), in der Mitte der N-Tw, rechts ein HHA-Einmann-Tw von 1923 (Umbau aus einem Z1a durch Uwe Klaus)

Der Erbauer



Helmut Gieramm (69) ist über 55 Jahre Modelltrambahner. Sein erstes Werk war der Umbau eines Vierachsers von Hamo zum Zweirichtungswagen. Die Klebungen härtete er in Mutters Backofen aus. Seine Schwerpunkte liegen heute bei Vorbildern in Hamburg, Düsseldorf und Karlsruhe sowie in Großbritannien. Das Interesse an Straßenbahnen in 1:1 und 1:87/1:76 ist ihm schon in die Wiege gelegt worden. Vorfahren arbeiteten bei der SEG-Straßenbahn und in der Waggonbaufabrik Falkenried.

Helmut Gieramms neuer N-Triebwagen ist mit einem Z2B-Beiwagen aus Weißmetall von Bec-Kits behängt. Dem Fahrwerksrahmen des Triebwagens fehlt noch der Anstrich, um den unerwünschten Plastikglanz zu beseitigen. Der eingebaute Halling-Antrieb lässt den Blick ins Fahrzeug frei



Rom, das neue Tram-Wunderland



Ein Hamburger U-Bahn-Zug auf Tram-Probefahrt vor Roms Hauptbahnhof. Zum Einsatz werden wohl Oldtimer und umlackierte Düwag kommen



Über diese Tiberbrücke sollen bald römische Straßenbahnen fahren. Das SM wird demnächst ausführlich über das Wunderland-Rom berichten

■ Rund um die Uhr wurde die letzten Wochen gearbeitet, um im Miniatur Wunderland in der Hamburger Speicherstadt die weltgrößte Modelleisenbahnanlage um die neue Attraktion Rom und Italien zu erweitern. Mit Rom nimmt im Wunderland erstmals auch die Straßenbahn eine Hauptrolle ein. Wie in der echten italienischen Hauptstadt fährt die Tram zweigleisig an fast allen wichtigen Sehenswürdigkeiten vorbei.

Die 50 Mann starke Modellbautruppe um die Brüder Gerrit und Frederik Braun hat mit dem neuen, über 190 Quadratmeter großen Anlagenabschnitt ein echtes Meisterstück abgeliefert. Petersdom, Kolosseum, Forum Romanum – es fehlt kaum etwas, wofür die Touristen die „Ewige Stadt" lieben. Bis kurz vor Eröffnung Ende September fehlten aber noch die römischen Straßenbahnmodelle. Ein dreiteiliger Hamburger U-Bahn-Zug mit aufgeklebtem Stromabnehmer musste stattdessen die Testrunden fahren. Zum Einsatz sollen zum modernen Rom nicht ganz passende zweiachsige Oldtimer von Halling kommen. Das SM hat „Wunderland-Außenminister" Frederik Braun deshalb auf Guido Mandorfs 3-D-Modelle aufmerksam gemacht. Die Wunderland-Spezialisten sollten eigentlich aus seinen gedruckten Rohlingen passende moderne Triebwagen bauen können. JOG



Guido Mandorfs Rom-Tram würde gut ins Miniatur Wunderland passen



Inzwischen gibt es von Mini-Arts Nürnberger Tram viele Farbvarianten

Leitungsmasten und Personal von Mini-Art

■ Vor zwei Jahren überraschte der russische Hersteller Mini-Art mit dem Bausatz des Nürnberger Tw 641 im Modellpanzer-Maßstab 1:35. Jetzt hat Mini-Art einiges an Zubehör ausgeliefert. Neu sind Leitungsmasten und Figuren. Neben der Ausführung als Nürnberger Tw 641 bietet Mini-Art auch Farbvarianten an, die wohl wie etwa der blauweiße Münchner Tw 341 größtenteils nur Fantasieprodukte sind. Als „European Tramcar" werden dem Nürnberger bestimmt noch einige Einsatzorte angedichtet. JOG



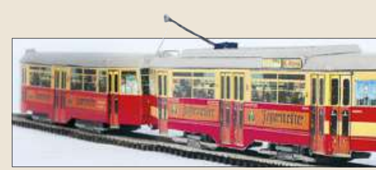
Passend zur 1:35-Tram gibt es jetzt auch Personal und Fahrgäste

Wiener Souvenir-Modelle verkauft

■ Die Konzentration der österreichischen Kleinhersteller geht weiter. Nach Halling haben Ferro-Train und Geschäftsführer Rudolf Neumann nun auch Stängl, den Schöpfer der Wiener Souvenirmodelle, übernommen. Erst 2015 hatte Josef Stängl die Firma an seinen Sohn übergeben. Der merkte aber schnell, dass seine Holzspielzeugproduktion und die Modellbahn- und Straßenbahn nicht so recht zusammen passten.
Rudolf Neumanns Ferro-Train übernimmt neben den Rechten und Formen der Stängl-Modelle auch die Werkzeuge und Maschinen und noch lagernde Teile. JOG



Der Wiener KSW ist eines der bekannten H0-Modelle von Stängl



Mit Teilen von Halling und H&P wird der Karton-V7E fahrfähig

Hamburger V7E als Kartonmodell

■ Ein Besuch im Straßenbahnmuseum Schönberger Strand hat Steffen Grünes von CDT die Anregung für sein neuestes H0-Kartonmodell gegeben. Den Hamburger V7E mit Beiwagen gibt es bei ihm für sechs Euro. Das Modell soll leicht fahrfähig gemacht werden können. JOG

TLRS 2017 mit Großraumwagen

■ „Großraumwagen aus aller Welt, damals und heute" ist das Thema für das nächste Nürnberger Treffen der TLRS (Tramway and Light Railway Society). Es findet vom 3. bis zum 5. Februar wieder gleichzeitig mit der Spielwarenmesse statt. Wer seine Trammodelle zeigen will, wende sich an Rene.Felgentreu@web.de JOG

Forum

Leserbriefe · Medien · Termine

0 89 – 13 06 99-720
0 89 – 13 06 99-700
redaktion@geramond.de
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · 80702 München

Ihre Seiten: Ergänzungen, Anmerkungen, Kritik und Anregung

Zu „Parken, aber richtig“ (SM 09/2016)

Die Zeche zahlt der Fahrgast

■ Es mag zwar sein, dass nach österreichischen Recht der Verkehrsbetrieb vom Falschparker Schadenersatz fordern kann, aber das deutsche BGB kennt keine Haftung für Vermögensschäden. Daher geht in Deutschland der Verkehrsbetrieb leer aus, er muss die Kosten für Umleitungen, Busersatzverkehr, Überstunden usw. allein tragen, bzw. der Fahrgast zahlt mit seinem Fahrausweis auch diese Kosten. Dieter Waltking, Düsseldorf

Zu „Zukunft gesichert im Salzkammergut“ (SM 06/2016)

Auf historischem Boden

■ Die aktuelle Verbindung der Traunseebahn mit der Gmundner Straßenbahn bewegt sich auf äußerst interessantem historischem Boden, denn diese Verbindung gab es schon einmal zwischen 1836 und 1871. Gmunden war ein wichtiger Umschlagplatz für Salz, was die „k.u.k. Erste Eisenbahn Gesellschaft“ veranlasste, ihren Pferde-Eisenbahn-Betrieb in 1.106 Millimeter Spurweite über Linz hinaus 1836 bis Gmunden zu verlängern. Die ursprüngliche Trasse verlief allerdings in Gmunden-Traundorf anders als jetzt aktuell neu gebaut, aber ab Klosterplatz und über die Traunbrücke wird sie genau in den gleichen Straßen zum Rathausplatz führen. Ab 1856 wurde der Lokomotivbetrieb, ebenfalls schmalspurig, bis zum Bahnhof Traundorf in der Annastraße eingeführt und 1903 auf Normalspur umgestellt. Da die Strecke zum Rathausplatz für einen Lokomotivbetrieb zu steil ist und zu enge Kurven hatte, fuhren die mit Pferden bespannten Salzwagen weiterhin durch die Stadt, bis 1871 am Traunsee eine neue Verladestelle eingerichtet wurde, der Traunsee-Bahnhof. 1903 stellte man die Schmalspurbahn auf Vollbahn um. Als 1912 die Lokalbahn Vorchdorf – Gmunden (Traunseebahn) eröffnet wurde, gab es zwischen dem Bf. Engelhof und den Endbahnhof der Traunseebahn eine zirka zwei Kilometer lange Dreischienenstrecke. Der Bf. Engelhof ist seit der Eröffnung der Pferde-Eisenbahn 1836 ununterbrochen bis heute in Benutzung und dürfte damit das älteste noch im Originalzustand erhaltene Bahnhofsgebäude Europas sein.

Weniger schön sind die Einsprüche gegen den Bau der StadtRegioTram (STR), die sich gegen den Gleisneubau auf der vor 145 Jahren still gelegten Strecke wehren. Immerhin haben sich die Gleise nach 41 Jahren Ende Juli 2016 wieder bis zum Rathausplatz vorgestreckt. Ab Ende August wird die restliche Innenstadtstrecke zwischen Rathausplatz und Traunbrücke gebaut, die bis Ende November fertiggestellt sein soll. Der Brückenbau über die Traun folgt ab Oktober 2016 und soll im Juni 2018 fertig werden. Bleibt zu hoffen, dass dieser überaus sinnvolle Lückenschluss ein gutes Ende und viele neue Fahrgäste finden wird.

Ullrich Müller, Karlsruhe-Durlach

Zu „Niederflurwagen aufs Abstellgleis“ (SM 09/2016)

NF6D besser als Variobahnen

■ Ob die Bogestra gut beraten war, neben den alten M6 auch alle NF6D durch Variobahnen zu ersetzen, wird sich zeigen. Durch den parallelen Einsatz von NF6D und Variobahnen auf gleichen Strecken ergaben sich gute Vergleichsmöglichkeiten. Trotz ihrer nicht gelungenen Einzelradsätze sind die Fahreigenschaften der NF6D denen der Variobahnen hoch überlegen. Letztere fahren auch auf schnurgeraden Strecken wie ein Dreiwagen-Zweiachserzug, dessen Schwank- und Schlingerbewegungen durch die Sänften zwischen den Antriebsmodulen noch verstärkt werden. Besonders am Wagenende ist dies sehr unangenehm. Zudem fallen einige der doch recht neuen Wagen auch auf gerader Strecke durch nerviges Quietschen der Gelenke (doppelt so viele wie die NF6D) und auch Knarzen aus dem Bereich der Deckenverkleidung auf – ganz abgesehen von den hohen Fahrgeräuschen, die allerdings durch andere Radsätze gemildert werden sollen. Noch negativer fällt ein Vergleich der Variobahnen mit den zur gleichen Zeit von der Essener EVAG beschafften, etwa gleich großen NF2 aus. Deren Fahreigenschaften auf vier Drehgestellen sind kaum zu toppen! Auch die fast baugleichen, schon sieben Jahre alten NF1 fahren noch fantastisch. Aber angeblich wollten die Kunden der Bogestra unbedingt einen 100-prozentigen-Niederflurwagen (wobei man sie über deren Nachteile aber nicht aufgeklärt hat…). Die Ausschreibung wurde mit der Vorgabe Sechsachser so gefasst, dass neben den schon vorhandenen Variobahnen allenfalls die noch wenig bekannten Traminos die Bedingungen erfüllten. Während die NF6D wie die Essener Wagen einen übersichtlichen und auch bei starker Besetzung gut begehbaren, geräumigen Innenraum haben, ist man in den Variobahnen doch recht beengt durch die vier Gelenkportale und die 2+2-Sitzanordnung über den Fahrgestellen. Sind ausnahmsweise mal alle vier zu schmalen Sitze nebeneinander besetzt, ist ein Durchgang nur durch Belästigung der Sitzenden möglich. Ich fürchte, man wird den NF6D bald nachtrauern!

Manfred Möller, Bochum

NF6D – besser und komfortabler als die moderneren Variobahnen, hier nebeneinander in Bochum? CHRISTIAN LÜCKER



Zu „Einst&Jetzt“ (SM 09/2016)

Gotha statt Reko

■ Der Straßenbahnzug auf dem Foto von 1990 ist nicht aus Reko-Zweiachsern gebildet, sondern eine Garnitur aus den wesentlich komfortableren Gotha-Zweiachsern. Der Triebwagen gehört zur Einrichtungs-Bauart, der Beiwagen vermutlich auch, aber genau ist das nicht erkennbar. Die Reko-Wagen haben seitlich vier schmalere Seitenfenster und nur einflügelige Schiebetüren. Noch wichtiger als diese äußeren Merkmale sind die Fahreigenschaften: Die Gotha-Wagen bieten für einen Zweiachser sehr ansprechenden Fahrkomfort. Sie verfügen über ein separates Fahrgestell, auf dem der Wagenkasten nochmals gut abgefedert aufgesetzt ist. Rekowagen hingegen haben kein separates Fahrgestell, sondern direkt an den Wagenboden angesetzte Achshalter. Die Achsen sind nur einfach abgefedert. Damit haben die Wagen den gleichen Fahrkomfort wie einfache zweiachsige Güterwagen! In etlichen Städten der DDR waren diese Fahrzeuge wegen der oft schlechten Gleislage schon aus weiter Entfernung zu hören und Fahrgäste wie auch das Fahrpersonal wurden kräftig durchgerüttelt.

Jürgen Schneidewind, Dummerstorf b. Rostock

Zu „Veracruz: Rollendes Museum“ (SM 09/2016)

Einzigartiger Beitrag

■ Für die Veröffentlichung des Foto- und Textbeitrages von Dr. Rolf Löttgers über die Straßenbahn Veracruz ist nachdrücklich zu danken. Diese Art Beiträge macht das Einzigartige an Ihrer Zeitschrift aus.

Die Fragezeichen in Herrn Dr. Löttgers Fahrzeugtabellen sind teilweise aufzulö-

Termine

Ob Tag der offenen Tür, Sonderfahrt oder Symposium:
Veröffentlichen Sie Ihren Termin hier kostenlos.
Fax (0 89) 13 06 99-700 · E-Mail: redaktion@geramond.de

30. Oktober, Sehnde-Wehmingen: Herbststimmung im Straßenbahn-Museum: Zu Beginn der Winterzeit hat das Museum extra lange geöffnet (11 bis 19 Uhr)! Gegen 17:30 Uhr startet der bereits traditionelle Laternenumzug durch das mit zahlreichen Fackeln illuminierte Museum. Kinder, die eine Laterne mitbringen, haben freien Eintritt. Das Team vom „Café Hohenfels" hat am heutigen Tag zusätzlich Bratwurst, Glühwein, heißen Kakao und frisch zubereitete Waffeln im Angebot. Info: www-tram-museum.de

6., 13., 20. und 27. November, Stuttgart: Besuchstage der Straßenbahnwelt von 10 bis 17 Uhr. Neue Sonderausstellung „Der Omnibusbetrieb der SSB seit 1926". Rundfahrten mit historischen Straßenbahnen auf der Depotschleife. Oldtimer-Buslinie 23E Straßenbahnwelt – Fernsehturm und zurück. Weitere Informationen siehe www.shb-ev.info.

26. November, Darmstadt: Historischer Straßenbahn-Betrieb zwischen Darmstadt/Schloss und Griesheim/Wagenhalle. Infos unter: www.historische-heag-fahrzeuge.de

Mai 2017, Pyongyang (Nordkorea): Im Mai 2017 organisiert Daniel Möschke aus Plauen eine private Gruppenreise für Straßenbahn- und O-Busfreunde in den abgeschotteten koreanischen Norden. Mehrere Sonderfahrten mit verschiedenen Fahrzeugen und ausreichend Fotomöglichkeiten runden die einwöchige Reise mit unzähligen Eindrücken ab. Kontakt an Daniel Möschke via E-Mail: daniel-syrau@web.de

sen. Die vierachsigen Triebwagen der Reihe 200–214 stammen aus Los Angeles und nicht aus San Francisco, wie es versehentlich einmal heißt. Sie wurden 1930 durch den Hersteller St. Louis neu als Reihe 100–114 zur Pacific Electric geliefert, die damals die Region Los Angeles mit Interurban-Diensten versorgte. Es handelt sich aber nicht um Überlandstraßenbahnwagen, sondern sie waren für die Stadt- und Lokaldienste gedacht, die die PE unterhielt. Die Reihe 41–48 der Straßenbahn Veracruz stammt aus der Reihe 3100–3149 der Connecticut Company. Lieferant dieser Lightweight-cars war Osgood Bradley im Jahre 1923. Allerdings werden die Wagen eher nicht 1940 von Hartford nach Veracruz verkauft worden sein, denn 1940 unterhielt Hartford ein großes Straßenbahnnetz und die in Rede stehenden Wagen waren die modernsten. Bekannt sind spätere Verkäufe von Hartford nach Johnstown/Pa. (7 Stück) und zeitlich frühere von Waterbury nach New York (10 Stück). Da der Käufer – Third Avenue Railway Servive TARS – sie aber nicht mehr einsetzte, könnten sie nach Veracruz gekommen sein. **Arne Boyer, Berlin**

Zu „Holz, Blech und viele Varianten" (SM 10/2016)

Interessantester Hamburger Typ

■ Die Endstation der Linie 24 an der Kreuzung Martinistrasse/Tarpenbekstrasse in Eppendorf verfügte über keine Schleife, die Wagen wendeten über ein Gleisdreieck. Dabei war es interessant zu beobachten, wenn der Schaffner es bei der abbiegenden Rückwärtsfahrt unterließ, die Kontaktstange umzulegen und statt dessen – Rolle voraus – versuchte, vom hinteren Fenster aus die Fangleine weit zur Seite zu ziehen, um zu erreichen, dass die Kontaktrolle in der Luftweiche nicht in den geraden Strang lief. Meistens gelang das auch, ohne dass die Rolle aus der Oberleitung sprang. **Werner Nöbel, Grünwald**

Zu „Noch eine Gärtnerei-Tram" (SM 09/2016)

Schlechter Zustand

■ Danke für den ausführlichen Bericht über den Stuttgarter Triebwagen 810 (Typ T2). Als Mitglied des HSM e.V. blutet mir das Herz, wenn ich mir das Foto des TW genau betrachte. Genauso sahen etliche aufzuarbeitende Fahrzeuge nach der Übernahme durch unseren Verein ebenfalls aus. **Uwe Schlüter, Hildesheim**

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie das STRASSENBAHN MAGAZIN

Postleitzahlgebiet 0
Thalia-Buchhandlung, 02625 Bautzen, Kornmarkt 7 · Fachbuchhandlung Hermann Sack, 04107 Leipzig, Harkortstr. 7

Postleitzahlgebiet 1
Schweitzer Sortiment, 10117 Berlin, Französische Str. 13/14 · LokoMotive Fachbuchhandlung, 10777 Berlin, Regensburger Str. 25 · Modellbahnen & Spielwaren Michael Turberg, 10789 Berlin, Lietzenburger Str. 51 · Modellbahn-Pietsch, 12105 Berlin, Prühßstr. 34

Postleitzahlgebiet 2
Roland Modellbahnstudio, 28217 Bremen, Wartburgstr. 59

Postleitzahlgebiet 3
Buchhandlung Decius, 30159 Hannover, Marktstr. 52 · Train & Play, 30159 Hannover, Breite Str. 7 · Pfankuch Buch, 38023 Braunschweig, Postfach 3360 · Pfankuch Buch, Kleine Burg 10, 38100 Braunschweig

Postleitzahlgebiet 4
Menzels Lokschuppen, 40217 Düsseldorf, Friedrichstr. 6 · Goethe-Buchhandlung, 40549 Düsseldorf, Willstätterstr. 15 · Modellbahnladen Hilden, Hofstr. 12, 40723 Hilden · Fachbuchhandlung Jürgen Donat, 47058 Duisburg, Ottilienplatz 6

Postleitzahlgebiet 5
Technische Spielwaren Karin Lindenberg, 50676 Köln, Blaubach 6-8 · Modellbahn-Center Hünerbein, 52062 Aachen, Augustinergasse 14 · Mayersche Buchhandlung, 52064 Aachen, Matthiashofstr. 28-30

Postleitzahlgebiet 6
Kerst & Schweitzer, 60486 Frankfurt, Solmsstr. 75

Postleitzahlgebiet 7
Stuttgarter Eisenbahn-u.Verkehrsparadies, 70176 Stuttgart, Leuschnerstr. 35 · Buchhandlung Wilhelm Messerschmidt, 70193 Stuttgart, Schwabstr. 96 · Buchhandlung Albert Müller, 70597 Stuttgart, Epplestr. 19C · Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, 71334 Waiblingen, Biegelwiesenstr. 31 · Osiandersche Buchhandlung, 72072 Tübingen, Unter dem Holz 25 · Buchverkauf Alfred Junginger, 73312 Geislingen, Karlstr. 14 · Service rund ums Buch Uwe Mumm, 75180 Pforzheim, Hirsauer Str. 122 · Modellbahnen Mössner, 79261 Gutach, Landstraße 16 A

Postleitzahlgebiet 8
Fachbuchzentrum & Antiquariat Stiletto, 80634 München, Schulstr. 19 · Augsburger Lokschuppen, 86199 Augsburg, Gögginger Str. 110 · Verlag Benedikt Bickel, 86529 Schrobenhausen, Ingolstädter Str. 54

Postleitzahlgebiet 9
Buchhandlung Jakob, 90402 Nürnberg, Hefnersplatz 8 · Modellspielwaren Helmut Sigmund, 90478 Nürnberg, Schweiggerstr. 5 · Buchhandlung Rupprecht, 92648 Vohenstrauß, Zum Beckenkeller 2 · Friedrich Pustet, 94032 Passau, Nibelungenplatz 1 · Schöningh Buchhandlung, 97070 Würzburg, Franziskanerplatz 4

Österreich
Buchhandlung Herder, 1010 Wien, Wollzeile 33 · Modellbau Pospischil, 1020 Wien, Novaragasse 47 · Technische Fachbuchhandlung, 1040 Wien, Wiedner Hauptstr. 13 · Leporello – die Buchhandlung, 1090 Wien, Liechtensteinstr. 17 · Buchhandlung Morawa, 1140 Wien, Hackinger Str. 52 · Buchhandlung J. Heyn, 9020 Klagenfurt, Kramergasse 2-4

Belgien
Musée du Transport Urbain Bruxellois, 1090 Brüssel, Boulevard de Smet de Naeyer 423/1

Tschechien
Rezek Pragomodel, 110 00 Praha 1 Klimentska 32

Dänemark
Peter Andersens Forlag, 2640 Hedehusene, Brandvaenget 60

Spanien
Librimport, 8027 Barcelona, Ciudad de Elche 5

Großbritannien
ABOUT, GU46 6LJ, Yateley, 4 Borderside

Niederlande
van Stockum Boekverkopers, 2512 GV, Den Haag, Westeinde 57 · Norsk Modelljernbane AS, 6815 ES, Arnheim, Kluizeweg 474

Nummer 325 • 11/2016 • November • 47. Jahrgang

STRASSENBAHN MAGAZIN ▸ Betriebe ▸ Fahrzeuge ▸ Geschichte
www.strassenbahn-magazin.de

Redaktionsanschrift:
STRASSENBAHN MAGAZIN
Postfach 40 02 09 · D-80702 München
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.720
Fax + 49 (0) 89.13 06 99.700
redaktion@strassenbahn-magazin.de
Chefredakteur: Michael Hofbauer
Verantw. Redakteur:
Martin Weltner (martin.weltner@geramond.de)
Redaktion:
Michael Sperl, Florian Dürr, André Marks
Redaktion Straßenbahn im Modell:
Jens-Olaf Griese-Bandelow,
jobandelow@geramond.de
Ständige Mitarbeiter:
Berthold Dietrich-Vandoninck, Ronald Glembotzky, Hans Immer, Wolfgang Kaiser, Michael Kochems, Bernhard Kußmagk, Christian Lücker, Guido Mandorf, Axel Reuther, Robert Schrempf
Redaktionsassistenz: Brigitte Stuiber

ABO–HOTLINE
Leserservice, GeraMond-Programm
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 ct/min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 ct/min.)
leserservice@strassenbahn-magazin.de

Gesamtanzeigenleitung:
Thomas Perskowitz
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de
Anz.-leitung STRASSENBAHN MAGAZIN:
Selma Tegethoff
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.528
selma.tegethoff@verlagshaus.de
Anzeigendispo STRASSENBAHN MAGAZIN:
Carmen Bahls
Tel. + 49 (0) 89.13 06 99.130
carmen-bahls@verlagshaus.de
www.verlagshaus-media.de
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 26 vom 1.1.2016
Layout: Karin Vierheller
Litho: Cromika, Verona
Druck: Donnelley, Krokow/Polen
Verlag:



GeraMond Verlag GmbH,
Infanteriestraße 11a, 80797 München
Geschäftsführung:
Clemens Hahn
Leitung Marketing und Sales Zeitschriften:
Andreas Thorey
Vertriebsleitung:
Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung Handel:
MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:
BAHN EXTRA LOK Magazin
AUTO CLASSIC TRAKTOR CLASSIC TRAKTOR XL
SCHIFF CLASSIC MODELLFAN
MILITÄR & GESCHICHTE CLAUSEWITZ
FLUGZEUG CLASSIC FLUGMODELL

Preise: Einzelheft Euro 8,50 (D), Euro 9,50 (A), sFr. 15,90 (CH), bei Einzelversand zzgl. Porto; Jahresabopreis (12 Hefte) Euro 91,80 (incl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten)
Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.
Erscheinen und Bezug: STRASSENBAHN MAGAZIN erscheint monatlich. Sie erhalten die Reihe in Deutschland, in Österreich und in der Schweiz im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken, im Fachbuchhandel sowie direkt beim Verlag.
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Martin Weltner; verantwortlich für Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide Infanteriestr. 11a, 80797 München.
ISSN 0340-7071 • 10815

GERANOVA BRUCKMANN
VERLAGSHAUS



KARL LINDOW, SLG. AXEL REUTHER

Die Straßenbahn in Koblenz

Die Straßenbahn in Koblenz war unter den Betrieben etwas Besonderes. Sie verwendete Rollenstromabnehmer und ihre Fahrzeuge waren alle vor dem Ersten Weltkrieg gebaut. Auch am Streckennetz gingen die Modernisierungen weitgehend spurlos vorüber. Sie fuhr immerhin bis 1967, obwohl sie schon länger nicht mehr so richtig in die Zeit passen wollte. Wir erinnern an dieses liebenswerte Fossil am Rhein.

Weitere Themen der kommenden Ausgabe


HANS-W. ROGL

Hannover: Stahlwagen

Sie gelten als „die" Straßenbahnwagen Hannovers schlechthin, die ab 1928 bei der Hannoverschen Waggonfabrik HAWA gebauten Zweiachser. Ganz aus Metall gefertigt, bürgerte sich der Name „Stahlwagen" schnell ein. Die robusten Trieb- und Beiwagen hatten ein langes Leben und wurden noch bis Mitte der 70er-Jahre eingesetzt.


ARCHIV

Straßenbahn in Amsterdam

Die niederländische Hauptstadt Amsterdam besitzt bis heute ein dichtes und abwechslungsreiches Straßenbahnnetz mit einer Streckenlänge von rund 95 Kilometern, das nicht nur die Innenstadt, sondern trotz eines parallelen Metronetzes auch weiter entfernte Stadtteile und Vororte erschließt.


MICHAEL KOCHEMS

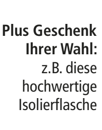
Berlin 1946: Geheimdienst bei der BVG

Nur ein Jahr nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs fuhren 1946 zwei Agenten des britischen Geheimdienstes nach Berlin und besuchten die BVG, um Informationen über den Zustand der Straßenbahnen, des Netzes und der O-Busse zu erhalten. Dabei wurden auch zahlreiche Personen aus der BVG Befragungen unterzogen. Ein Dokument aus dem ersten Jahr des Wiederaufbaus, das viele Informationen über den Zustand des Berliner ÖPNV nach dem Krieg vermittelt.



Liebe Leser,

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Straßenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser



Ende gut …?

Ausgetrunken

Bei der Düsseldorfer Rheinbahn ist nach über 90 Jahren eine Ära endgültig zu Ende gegangen: Die schon seit Ende Dezember 2014 geschlossenen Bistro-Abteile in den auf der Strecke von Düsseldorf nach Krefeld eingesetzten Straßenbahnwagen werden nicht wieder eröffnet. Seinerzeit hatte der Pächter das Handtuch geworfen, da das Geschäft mit den Getränken und kleinen Imbissen im Zug nicht mehr rentabel zu betreiben war. In den vergangenen knapp zwei Jahren meldeten sich zwar zahlreiche neue Interessenten, darunter auch in Düsseldorf bekannte Gastro-Betriebe, aber niemand konnte sich entschließen, den Betrieb eigenwirtschaftlich zu übernehmen. Und da die Rheinbahn nicht mehr bereit war, das „Speisewagen-Geschäft" wie in den vergangenen Jahrzehnten mit mehreren Tausend D-Mark bzw. Euro zu bezuschussen, wurde jetzt offiziell ein Schlussstrich unter das Imageprojekt gezogen. Ob die vier vorhandenen Bistro-Wagen umgebaut werden, ist noch nicht beschlossen worden. Der Rückbau der Küche zu einem Fahrgastraum würde aber acht zusätzliche Sitzplätze schaffen. Derzeit sitzen die Fahrgäste einfach an den nicht mehr gedeckten Tischen … MW



Das besondere Bild

Am 4. August 1956, als Alfred Spühr mit der Kamera unterwegs war, begenete ihm der noch fast werksneue Triebwagen 606 der Kleinbahn Pforzheim – Ittersbach, der im selben Jahr von der Waggonfabrik Rastatt erbaut worden war. Im Schlepp hat er drei der vier ebenfalls neu beschafften Beiwagen. Doch der Schein der Wirtschaftswunder-Herrlichkeit trügt: Schon 1968 wurden die letzten Teilstücke der Kleinbahn stillgelegt. MW

Wunderland-Express Weihnachtsbaum

Die erste Christbaum-Skulptur nach Motiven Thomas Kinkades mit 3 fahrenden Zügen, Beleuchtung und Musik



Thomas Kinkade, preisgekrönter „Maler des Lichts™"

Sankt Nikolaus in seinem Rentier-Schlitten fliegt in die Heilige Nacht hinaus, und der Wunderland-Express „schlängelt" sich durch die schneebedeckte Landschaft des romantischen Weihnachtsbaumes. In seine Zweige schmiegt sich ein verträumtes Dörfchen mit herrlich beleuchteten Häusern. So sieht Winterzauber pur aus. Mit dem „Wunderland-Express Weihnachtsbaum" erfüllen Sie Ihr Heim mit der Magie von Weihnachten!

Musik, fahrende Züge, warmes Licht

Die 12 beleuchteten Häuser, wie auch die Baumskulptur, sind kunstvoll **von Hand koloriert**. Über 30 Figuren beleben die winterlich verschneite Szenerie. Warmes Licht strahlt aus den Fenstern der Häuser. Das Musikwerk lässt ein Medley **beliebter Weihnachtsmelodien** erklingen, die Sie zum Träumen und Vorfreuen einladen. Ein solches Kunstwerk hat es noch nie gegeben: Genießen Sie dieses unvergleichliche Weihnachtsmärchen, inspiriert von Motiven des weltberühmten „Malers des Lichts", Thomas Kinkade!

Dieses Meisterwerk ist exklusiv bei The Bradford Exchange erhältlich. Bereiten Sie sich, Ihrer Familie und Ihren Enkelkindern ein unvergessliches Weihnachtsfest. **Bestellen Sie den „Wunderland-Express Weihnachtsbaum" am besten noch heute!**

Der Nikolaus-Schlitten „fliegt" um die beleuchtete Baumspitze!

VON INNEN BELEUCHTET

Mit Musik und Bewegung auf 4 Ebenen

12 beleuchtete Häuser und über 30 Figuren – von Künstlerhand bemalt

Produkt-Nr.: 14-00328-001G
Produktpreis: € 199,80
(zahlbar auch in 4 Monatsraten zu je € 49,95), zzgl. € 9,95 Versand

Originalgröße: ca. 40,6 cm hoch
Netzadapter inklusive, wahlweise auch mit 3 „AAA"-Batterien betreibbar (nicht im Lieferumfang enthalten)

WEEE: 97075536

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie daher noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 78258
Mit 1-GANZES-JAHR-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis zum **5. Dezember 2016**

☐ **Ja,** ich reserviere die Baum-Skulptur **„Thomas Kinkades Wunderland-Express Weihnachtsbaum"**

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Telefon für eventuelle Rückfragen

Geburtsdatum

✗ Unterschrift

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✘):
☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten

THE BRADFORD EXCHANGE

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange, Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

www.bradford.de

Für Online-Bestellung Referenz-Nr.: **78258**

The Bradford Exchange Ltd.
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • kundenbetreuung@bradford.de
Telefon: **069 1729 7900**